Supplemento ordinario alla “Gazzetta Ufficiale„ n. 39 del 16 febbraio 2012 - Serie generale

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

PARTE PRIMA — Roma - Giovedì, 16 febbraio 2012 — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

AVVISO AGLI ABBONATI

Si avvisano i Signori abbonati che a partire dall'anno 2012 sono state apportate alcune variazioni alle condizioni di abbonamento, nello specifico per quanto riguarda la decorrenza e la tipologia degli stessi. Preghiamo pertanto i Signori abbonati di consultare il testo completo dell'avviso riportato in quarta di copertina.

N. 30/L

LEGGE 1° febbraio 2012, n. **6.**

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti aerei tra il Canada e la Comunità europea e i suoi Stati membri, con Allegati, fatto a Bruxelles il 17 dicembre 2009.

LEGGE 1° febbraio 2012, n. **7.**

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e la Georgia, dall'altro lato, con Allegati, fatto a Bruxelles il 2 dicembre 2010.

LEGGE 2 febbraio 2012, n. **8.**

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro, con Allegati, fatto a Bruxelles il 15 dicembre 2010.

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 1° febbraio 2012, n. **6**.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti aerei tra il Canada e la Comunità europea e i suoi Stati membri, con Allegati, fatto a Bruxelles il 17 dicembre 2009.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Autorizzazione alla ratifica

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sui trasporti aerei tra il Canada e la Comunità europea e i suoi Stati membri, con Allegati, fatto a Bruxelles il 17 dicembre 2009.

Art. 2.

Ordine di esecuzione

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 23 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 1° febbraio 2012

NAPOLITANO

MONTI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

TERZI DI SANT'AGATA, *Ministro degli affari esteri*

Visto, *il Guardasigilli:* SEVERINO

ACCORDO
SUI TRASPORTI AEREI
TRA IL CANADA E
LA COMUNITÀ EUROPEA
E I SUOI STATI MEMBRI

CE/CA/it 1

INDICE

ACCORDO SUL TRASPORTO AEREO

IL CANADA

da una parte,

e

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

IL REGNO DEL BELGIO,

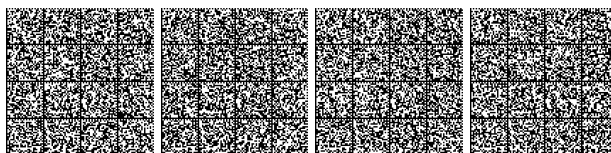
LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

IL REGNO DI SPAGNA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti del trattato che istituisce la Comunità europea e Stati membri dell'Unione europea (gli "Stati membri"),

e la COMUNITÀ EUROPEA,

dall'altra,

Il Canada e gli Stati membri in quanto parti della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, unitamente alla Comunità europea;

DESIDEROSI di promuovere un sistema dell'aviazione basato sulla concorrenza tra compagnie aeree nel mercato, riducendo all'essenziale la regolamentazione e gli interventi governativi;

DESIDEROSI di promuovere i rispettivi interessi nel settore del trasporto aereo;

RICONOSCENDO l'importanza di un trasporto aereo efficiente per promuovere gli scambi commerciali, il turismo e gli investimenti;

DESIDEROSI di migliorare i servizi aerei;

DESIDEROSI di assicurare il più elevato livello di sicurezza nei trasporti aerei;

DETERMINATI a cogliere i benefici potenziali della cooperazione normativa e, nella misura del possibile, dell'armonizzazione di normative e metodologie;

RICONOSCENDO i notevoli benefici potenziali che possono derivare da servizi aerei competitivi e da industrie dei servizi aerei redditizie;

DESIDEROSI di promuovere un ambiente concorrenziale per i servizi aerei, consapevoli che i benefici potenziali non possono essere realizzati in mancanza di condizioni eque di concorrenza per le compagnie aeree;

DESIDEROSI di fare in modo che le rispettive compagnie aeree abbiano eque e pari opportunità di fornire i servizi aerei di cui al presente accordo;

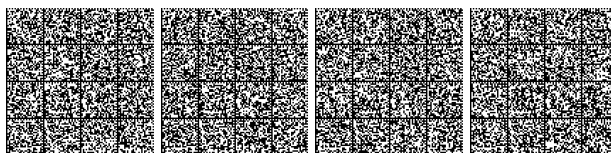
DESIDEROSI di massimizzare i vantaggi per i passeggeri, le compagnie aeree e gli aeroporti e i loro addetti e per altri soggetti che ne beneficiano indirettamente;

AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica internazionale in materia di trasporto aereo;

PRESO ATTO dell'importanza di tutelare i consumatori e di incoraggiare il raggiungimento di un livello adeguato di protezione dei consumatori nell'ambito dei servizi aerei;

PRESO ATTO dell'importanza della capitalizzazione dell'industria aeronautica ai fini di un ulteriore sviluppo dei servizi aerei;

DESIDEROSI di concludere un accordo sui trasporti aerei in aggiunta alla citata convenzione,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

ARTICOLO 1

Titoli e definizioni

1. I titoli utilizzati nel presente accordo fungono esclusivamente da riferimento.

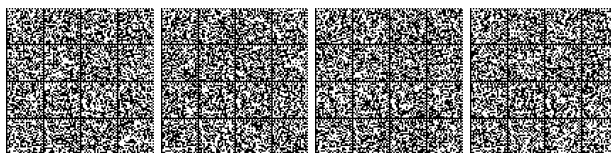
2. Ai fini del presente accordo, salvo disposizione contraria, si intende per:

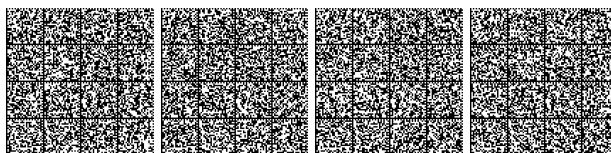
a) "autorità aeronautiche", qualsiasi autorità o persona incaricata dalle parti di svolgere le funzioni di cui al presente accordo;

b) "servizi aerei", servizi aerei di linea sulle rotte specificate nel presente accordo per il trasporto di passeggeri e merci, inclusa la posta, separatamente o in combinazione;

c) "accordo", il presente accordo, tutti i suoi allegati e qualsiasi modifica dell'accordo o degli allegati;

d) "compagnia aerea", una compagnia aerea designata e autorizzata in conformità dell'articolo 3 del presente accordo;

e) "parte", il Canada o gli Stati membri e la Comunità europea congiuntamente o individualmente;

f) "convenzione", la Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, comprendente tutti gli allegati adottati ai sensi dell'articolo 90 della convenzione e tutte le modifiche degli allegati o della convenzione ai sensi degli articoli 90 e 94 della stessa, purché tali allegati e modifiche siano stati adottati dal Canada e dagli Stati membri; e

g) "territorio", nel caso del Canada, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale, quali definiti dalla legislazione nazionale, compreso lo spazio aereo al di sopra di tali aree; nel caso degli Stati membri della Comunità europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale, cui si applica il trattato che istituisce la Comunità europea, alle condizioni previste dal trattato stesso e da qualsiasi atto inteso a sostituirlo, compreso lo spazio aereo al di sopra di tali aree; l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto; resta inoltre sospesa l'applicazione all'aeroporto di Gibilterra delle misure comunitarie in materia di trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente alla dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006.

ARTICOLO 2

Concessione di diritti

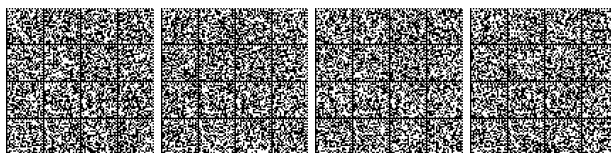
1. Ciascuna parte concede all'altra parte i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo da parte delle compagnie aeree dell'altra parte:

a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;

b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per scopi non di traffico;

c) nella misura in cui sia consentito dal presente accordo, il diritto di fare scalo sul proprio territorio limitatamente alle rotte previste dal presente accordo allo scopo di scaricare e caricare passeggeri e merci, inclusa la posta, separatamente o in combinazione; e

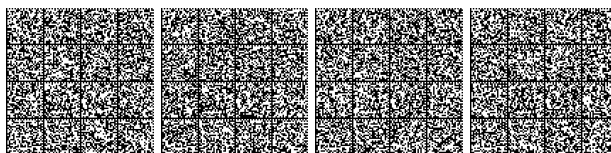
d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Ciascuna parte garantisce inoltre all'altra parte i diritti specificati al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo per le compagnie aeree dell'altra parte diverse da quelle di cui all'articolo 3 (Designazione, autorizzazione e revoca) del presente accordo.

ARTICOLO 3

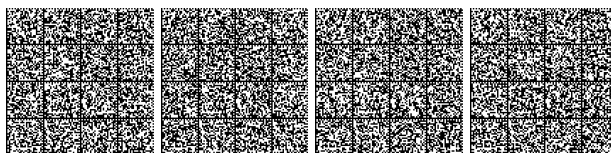
Designazione, autorizzazione e revoca

1. Le parti riconoscono come designazione ai sensi del presente accordo le licenze o altre forme di autorizzazione rilasciate dall'altra parte per l'effettuazione di servizi aerei nell'ambito del presente accordo. Su richiesta delle autorità aeronautiche di una parte, le autorità aeronautiche dell'altra parte che hanno rilasciato la licenza o altra forma di autorizzazione verificano lo stato di tali licenze o autorizzazioni.

2. Una volta ricevute le domande di una compagnia aerea designata di una parte, presentate nella forma e con le modalità previste, l'altra parte, conformemente alla sue disposizioni legislative e regolamentari, rilascia a tale compagnia aerea con tempi procedurali minimi le autorizzazioni e i permessi richiesti per effettuare i servizi aerei, a condizione che:

a) la compagnia aerea soddisfi i requisiti prescritti dalle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dalle autorità aeronautiche della parte che rilascia i permessi e le autorizzazioni;

b) la compagnia aerea sia conforme alle disposizioni legislative e regolamentari della parte che rilascia i permessi e le autorizzazioni;

c) fatte salve le disposizioni dell'allegato 2, nel caso di una compagnia aerea del Canada, il controllo effettivo di tale compagnia appartenga a cittadini di una delle parti, la compagnia abbia ottenuto la licenza come compagnia aerea canadese e abbia la sede di attività principale in Canada; nel caso di una compagnia aerea di uno Stato membro, il controllo effettivo di tale compagnia appartenga a cittadini di una delle parti, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia o della Svizzera, la compagnia abbia ottenuto la licenza come compagnia aerea comunitaria e abbia la sede di attività principale in uno Stato membro; e

d) la compagnia aerea operi altrimenti in modo conforme alle condizioni stabilite dal presente accordo.

3. Una parte può ritirare le autorizzazioni o i permessi di cui al paragrafo 2 del presente articolo e revocare, sospendere, imporre condizioni o limitare le autorizzazioni o permessi di esercizio o altrimenti sospendere o limitare l'esercizio di una o più compagnie aeree dell'altra parte, qualora tale compagnia aerea non rispetti le disposizioni del paragrafo 2 o qualora sia stato stabilito da una delle parti che le condizioni nel territorio dell'altra parte non garantiscono un ambiente equo e concorrenziale e costituiscono uno svantaggio o un danno rilevante per la sua o per le sue compagnie aeree, in applicazione dell'articolo 14, paragrafo 5 (Condizioni di concorrenza).

4. I diritti di cui al paragrafo 3 del presente articolo sono esercitati soltanto previa discussione in seno al comitato misto, a meno che non sia essenziale intervenire immediatamente per impedire violazioni delle disposizioni legislative e regolamentari di cui al paragrafo 2, oppure sia necessario intervenire per garantire i livelli di protezione e sicurezza in conformità delle disposizioni dell'articolo 6 (Sicurezza dell'aviazione civile) e dell'articolo 7 (Protezione dell'aviazione civile).

ARTICOLO 4

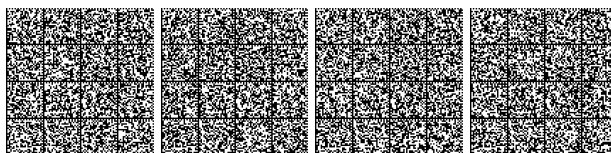
Investimenti

Ciascuna parte consente che cittadini del Canada o di uno o più Stati membri detengano la piena proprietà delle proprie compagnie aeree, fatte salve le condizioni dell'allegato 2 del presente accordo.

ARTICOLO 5

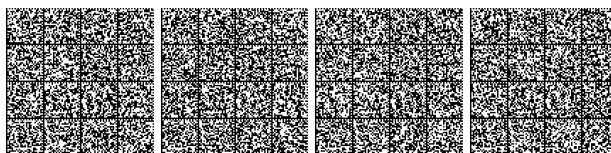
Applicazione della legislazione

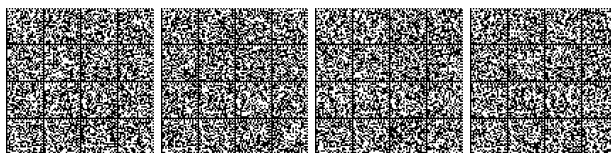
Ciascuna parte è tenuta a esigere il rispetto:

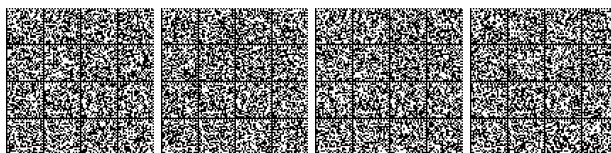
a) delle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano sul proprio territorio l'ingresso, la permanenza o l'uscita di aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o l'esercizio e la navigazione di tali aeromobili da parte delle compagnie aeree in ingresso e uscita da detto territorio e durante la permanenza sullo stesso; e

b) delle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano sul proprio territorio l'ingresso, la permanenza o l'uscita di passeggeri, equipaggi o merci, inclusa la posta (quali i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, il transito, la sicurezza dell'aviazione civile, l'immigrazione, i passaporti, le questioni doganali e la quarantena), da parte delle compagnie aeree e da parte o per conto di tali passeggeri, equipaggi o merci, inclusa la posta, in transito, ingresso e uscita da detto territorio e durante la permanenza sullo stesso. Nell'applicazione di tali disposizioni legislative e regolamentari, ciascuna parte, in circostanze analoghe, garantisce alle compagnie aeree un trattamento non meno favorevole rispetto a quello garantito alle proprie compagnie aeree o a qualsiasi altra compagnia aerea che offra analoghi servizi di trasporto aereo internazionale.

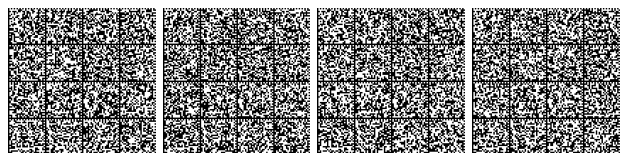
ARTICOLO 6

Sicurezza dell'aviazione civile

1. Le parti riaffermano l'importanza di una stretta cooperazione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile. In tale ambito le parti si impegnano a intensificare la cooperazione anche in relazione alle operazioni di volo, in particolare per consentire lo scambio di informazioni che possono risultare importanti per la sicurezza della navigazione aerea internazionale, la partecipazione alle rispettive attività di controllo o l'esecuzione di attività di controllo congiunte nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e lo sviluppo di iniziative e progetti congiunti, anche con paesi terzi. La cooperazione in parola sarà sviluppata nel quadro dell'Accordo in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra il Canada e la Comunità europea, fatto a Praga il 6 maggio 2009, in relazione alle materie disciplinate da tale accordo.

2. I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una parte tramite le rispettive autorità aeronautiche, conformemente alle disposizioni applicabili dell'Accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra il Canada e la Comunità europea, sono riconosciuti validi dall'altra parte e dalle rispettive autorità aeronautiche ai fini dell'esercizio di servizi aerei, a condizione che tali certificati o licenze siano stati rilasciati o convalidati quantomeno in virtù e in conformità delle norme stabilite dalla convenzione.

3. Se i privilegi o le condizioni delle licenze o dei certificati di cui al paragrafo 2, rilasciati dalle autorità aeronautiche di una parte a qualsiasi persona o compagnia aerea o in relazione a un aeromobile utilizzato nell'esercizio di servizi aerei, consentono di applicare norme meno rigorose di quelle minime stabilite dalla convenzione e se tale differenza è stata notificata all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, o qualora dette autorità applichino una norma o norme più rigorose o diverse dalle norme stabilite ai sensi della convenzione, l'altra parte può chiedere consultazioni tra le parti nell'ambito del comitato misto allo scopo di chiarire le pratiche in oggetto. Finché le consultazioni non consentono di pervenire a una soluzione consensuale e in uno spirito di reciproca accettazione dei rispettivi certificati e licenze, le parti continuano a riconoscere i certificati e le licenze convalidate dalle autorità aeronautiche dell'altra parte. Qualora l'Accordo in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra il Canada e la Comunità europea, fatto a Praga, il 6 maggio 2009, preveda disposizioni che disciplinano la reciproca accettazione di certificati e licenze, ogni parte applica tali disposizioni.

4. Conformemente alla legislazione applicabile e nell'ambito dell'Accordo in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra il Canada e la Comunità europea, fatto a Praga il 6 maggio 2009, per quanto riguarda le questioni contemplate da tale accordo, le parti si impegnano all'accettazione reciproca di certificati e licenze.

5. Una parte o le sue autorità aeronautiche competenti possono chiedere in qualsiasi momento che si svolgano consultazioni con l'altra parte o le sue autorità aeronautiche competenti in merito alle norme e ai requisiti di sicurezza osservati e fatti osservare da queste ultime autorità. Se, a seguito di tali consultazioni, la parte o le sue autorità aeronautiche competenti che hanno chiesto le consultazioni ritengono che l'altra parte o le sue autorità aeronautiche competenti non osservano e non fanno osservare efficacemente norme e requisiti di sicurezza in tali ambiti che, salvo decisioni di senso contrario, siano almeno equivalenti alle norme minime stabilite dalla convenzione, esse notificano all'altra parte o alle sue autorità aeronautiche competenti le loro conclusioni e le misure che ritengono necessarie per conformarsi a tali norme minime. Qualora l'altra parte o le sue autorità aeronautiche competenti non adottino le necessarie misure correttive entro un termine di quindici (15) giorni o entro un altro termine concordato, la parte o le sue autorità aeronautiche competenti che hanno chiesto le consultazioni sono legittimate a revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o a sospendere o limitare altrimenti le operazioni di una compagnia aerea soggetta ai controlli di sicurezza da parte dell'altra parte o delle sue autorità aeronautiche competenti.

6. Ciascuna parte accetta che qualsiasi aeromobile gestito da o per conto di una compagnia aerea di una parte possa, quando si trova sul territorio dell'altra parte, essere oggetto di un'ispezione a terra effettuata dalle autorità aeronautiche dell'altra parte, al fine di verificare la validità dei pertinenti documenti dell'aeromobile e dei membri dell'equipaggio e lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature, purché tale ispezione non provochi un ritardo irragionevole all'esercizio dell'aeromobile.

7. Se, dopo aver effettuato l'ispezione a terra, le autorità aeronautiche di una parte rilevano che un aeromobile o l'esercizio di un aeromobile non sono conformi alle norme minime in vigore in quel momento conformemente alla convenzione o riscontrano che non sono osservate o fatte osservare in modo efficace le norme di sicurezza in vigore in quel momento in virtù della convenzione, le autorità aeronautiche di tale parte notificano alle autorità aeronautiche dell'altra parte responsabili dei controlli di sicurezza della compagnia aerea che gestisce l'aeromobile le loro conclusioni e le misure che ritengono necessarie per conformarsi a tali norme minime. La mancata adozione delle necessarie misure correttive entro un termine di quindici (15) giorni costituisce motivo legittimo per revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o per sospendere o limitare altrimenti le operazioni della compagnia aerea che gestisce l'aeromobile. Le stesse misure possono essere adottate qualora venga rifiutato l'accesso per effettuare l'ispezione a terra.

8. Ciascuna parte, tramite le rispettive autorità aeronautiche competenti, ha la facoltà di adottare misure immediate, compreso il diritto di revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o di sospendere o limitare altrimenti le operazioni di una compagnia aerea dell'altra parte, qualora ritenga che tali misure siano necessarie per prevenire un pericolo imminente per la sicurezza dell'aviazione civile. Se praticabile, la parte che adotta tali misure cerca di consultare preventivamente l'altra parte.

9. Le misure adottate da una parte o dalle sue autorità aeronautiche competenti in virtù dei paragrafi 5, 7 o 8 del presente articolo sono sospese nel momento in cui vengono meno i motivi che le hanno determinate.

ARTICOLO 7

Protezione dell'aviazione civile

1. Conformemente ai diritti e obblighi previsti dal diritto internazionale, le parti riaffermano che il loro reciproco obbligo di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita forma parte integrante del presente accordo.

2. Fatti salvi diritti ed obblighi delle parti in virtù del diritto internazionale, le parti operano, in particolare, in conformità delle disposizioni della convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili, fatta a Tokyo il 14 settembre 1963, la convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, fatta all'Aia il 16 dicembre 1970, la convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, fatta a Montreal il 23 settembre 1971, il protocollo per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti adibiti all'aviazione civile internazionale, fatto a Montreal il 24 febbraio 1988 e la convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici e in foglie ai fini del rilevamento, fatta a Montreal il 1° marzo 1991 e con ogni altro accordo multilaterale in materia di protezione dell'aviazione civile vincolante per le parti.

3. A richiesta, le parti si forniscono reciprocamente tutta l'assistenza necessaria per prevenire gli atti di sequestro illegale di aeromobili civili o altri atti di interferenza illecita contro la sicurezza di tali aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle infrastrutture per la navigazione aerea, nonché ogni altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile.

4. Le parti agiscono in conformità con le norme per la protezione dell'aviazione civile definite dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) e indicate quale allegati alla convenzione sull'aviazione civile internazionale, nella misura in cui tali norme di sicurezza siano applicabili alle parti. Le parti esigono che gli operatori di aeromobili del loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno nel loro territorio la sede di attività principale o la residenza permanente e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano nel rispetto delle predette disposizioni sulla protezione dell'aviazione civile. Conformemente con quanto precede, e a richiesta, ciascuna parte comunica all'altra parte le eventuali differenze tra le proprie disposizioni regolamentari e le prassi e le norme per la protezione dell'aviazione civile di cui agli allegati citati nel presente paragrafo, se tali differenze superano o integrano tali norme e hanno rilevanza per gli operatori dell'altra parte. Ciascuna parte può chiedere in qualsiasi momento consultazioni con l'altra parte, da tenersi in tempi ragionevolmente rapidi, per discutere di tali differenze.

5. Nella piena considerazione e nel rispetto reciproco della sovranità degli Stati ciascuna parte acconsente a che gli operatori di aeromobili di cui al paragrafo 4 del presente articolo possano essere obbligati al rispetto delle norme per la protezione dell'aviazione civile di cui al detto paragrafo imposte dall'altra parte per l'ingresso e la permanenza sul territorio dell'altra parte e per l'uscita dallo stesso. Le parti provvedono affinché, sui loro rispettivi territori, siano applicate misure efficaci per proteggere gli aeromobili e per effettuare controlli di sicurezza su passeggeri, equipaggi, bagagli, effetti personali, merci, posta e provviste di bordo, prima dell'imbarco o del carico.

6. Le parti si impegnano a cooperare ai fini del mutuo riconoscimento delle reciproche norme di sicurezza e a collaborare strettamente in materia di misure di controllo della qualità su una base di reciprocità. Sulla base di decisioni adottate individualmente dalle parti, e laddove opportuno, le parti si impegnano a creare i presupposti per attuare un sistema di sicurezza unico per i voli tra i territori delle parti al fine di dispensare da un ulteriore controllo i passeggeri, i bagagli e/o le merci in transito. A tal fine le parti adottano disposizioni amministrative che prevedano consultazioni sulle misure esistenti o in progetto in materia di protezione dell'aviazione civile nonché una cooperazione e una condivisione di informazioni sulle misure attuate dalle parti in materia di controllo della qualità. Le parti si consultano sui progetti di misure di protezione che abbiano rilevanza per gli operatori stabiliti nel territorio dell'altra parte che ha adottato tali disposizioni amministrative.

7. Nella misura del possibile ciascuna parte soddisfa le richieste dell'altra parte di adottare, con ragionevolezza, misure speciali di sicurezza per affrontare una minaccia particolare che interessa un volo specifico o una serie specifica di voli.

8. Le parti si impegnano a cooperare nelle ispezioni di sicurezza da queste effettuate in uno dei loro territori mediante la creazione di appositi meccanismi, comprese disposizioni amministrative, per il reciproco scambio di informazioni sui risultati di dette ispezioni di sicurezza. Le parti si impegnano a dare seguito alle richieste di partecipare, in qualità di osservatori, alle ispezioni di sicurezza effettuate dall'altra parte.

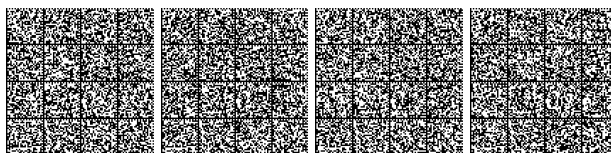
9. Quando si verifica un sequestro illegale di aeromobili civili o una minaccia di sequestro o altri atti di interferenza illecita contro la sicurezza di tali aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti o delle infrastrutture per la navigazione aerea, le parti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente e sicuramente termine a tale incidente o minaccia di incidente.

10. Se una parte ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni del presente articolo, tale parte, tramite le sue autorità competenti, può richiedere consultazioni. Tali consultazioni sono avviate entro quindici (15) giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso. In caso di non raggiungimento di un accordo soddisfacente entro quindici (15) giorni dall'inizio delle consultazioni, la parte che ne ha fatto richiesta può intervenire per ritirare, revocare o sospendere le autorizzazioni delle compagnie aeree dell'altra parte o imporre condizioni adeguate per il loro rilascio. In caso di emergenza, o per evitare un'ulteriore inadempienza alle disposizioni del presente articolo, la parte secondo la quale l'altra parte ha disatteso le disposizioni del presente articolo può intervenire, in via provvisoria, in qualsiasi momento.

11. Fatta salva la necessità di adottare provvedimenti immediati per garantire la protezione dei trasporti, le parti affermano che, nel prendere in considerazione misure di protezione, una parte valuta i loro possibili effetti negativi, a livello operativo ed economico, sulla prestazione dei servizi aerei di cui al presente accordo e, nella misura consentita dalla legge, tiene conto di tali fattori nel determinare le misure necessarie e appropriate per affrontare i citati problemi di sicurezza.

ARTICOLO 8

Dazi doganali, tasse e oneri

1. Ciascuna parte esenta, per quanto possibile nella misura consentita dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e su una base di reciprocità, le compagnie aeree dell'altra parte da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e sul capitale, dazi doganali, accise, diritti e oneri analoghi che sono imposti dalle parti e non sono basati sul costo dei servizi forniti, in relazione ai loro aeromobili impegnati nel trasporto aereo internazionale, alle dotazioni normali, al carburante, ai lubrificanti, al materiale tecnico di consumo, al materiale di terra, ai pezzi di ricambio (compresi i motori), alle provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco e ad altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché ad altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'esercizio o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale.

2. Per quanto possibile nella misura consentita dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e su una base di reciprocità, ciascuna parte esenta altresì dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:

a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzate nei servizi di trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

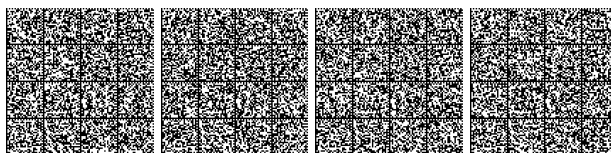
b) attrezzature di terra e pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzati nei servizi di trasporto aereo internazionale, come pure apparecchiature informatiche e componenti utilizzati per la gestione di passeggeri e merci o per i controlli di sicurezza;

c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte per essere utilizzato nell'aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzati nei servizi di trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio; e

d) materiale stampato, compresi i biglietti aerei, tagliandi e copertine, lettere di trasporto aereo e altro materiale pubblicitario correlato distribuito gratuitamente dalla compagnia aerea.

3. Le normali dotazioni di bordo, come pure i materiali e le forniture normalmente presenti a bordo dell'aeromobile utilizzato da una compagnia aerea di una parte, possono essere scaricati sul territorio dell'altra parte solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale parte. In questo caso può essere chiesto che essi siano soggetti alla supervisione di tali autorità fino al momento in cui sono riesportati o altrimenti ceduti in conformità con la normativa doganale.

4. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano anche quando le compagnie aeree di una parte abbiano negoziato con un'altra compagnia aerea, alla quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento degli articoli specificati ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo nel territorio dell'altra parte.

5. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro e il Canada per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

ARTICOLO 9

Statistiche

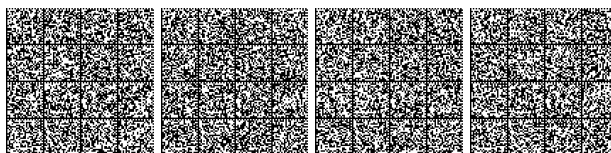
1. Ciascuna parte fornisce all'altra parte le statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare l'andamento dei servizi aerei.

2. Le parti cooperano nell'ambito del comitato misto per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi aerei.

ARTICOLO 10

Interessi dei consumatori

1. Ciascuna parte riconosce l'importanza di tutelare gli interessi dei consumatori e può adottare o può chiedere alle compagnie aeree di adottare, su base non discriminatoria, misure ragionevoli e proporzionate in tal senso, tra cui:

a) disposizioni per proteggere i fondi anticipati alle compagnie aeree;

b) iniziative di compensazione in caso di mancato imbarco;

c) rimborsi ai passeggeri;

d) la divulgazione dell'identità della compagnia aerea che effettivamente gestisce l'aeromobile;

e) la capacità finanziaria delle proprie compagnie aeree;

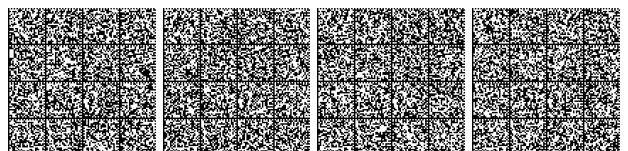
f) l'assicurazione responsabilità civile per i danni fisici subiti dai passeggeri; e

g) misure in materia di accessibilità.

2. Le parti si impegnano a consultarsi reciprocamente in sede di comitato misto sulle questioni attinenti agli interessi dei consumatori, comprese le misure che esse prevedono di adottare, al fine di mettere in atto, nella misura del possibile, approcci compatibili.

ARTICOLO 11

Disponibilità di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea

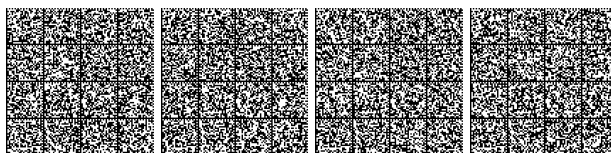
1. Ciascuna parte garantisce che gli aeroporti, i corridoi aerei, i servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, la protezione dell'aviazione civile, l'assistenza a terra e altri servizi e infrastrutture connessi disponibili sul proprio territorio possano essere utilizzati anche dalle compagnie aeree dell'altra parte su base non discriminatoria, una volta definite le modalità d'uso.

2. Nella misura del possibile le parti adottano tutte le misure ragionevoli per garantire un accesso efficace a tutte le infrastrutture e servizi, fatti salvi i vincoli di tipo giuridico, operativo e fisico, e sulla base di eque e pari opportunità e trasparenza per quanto riguarda le procedure per ottenere l'accesso.

3. Ciascuna parte garantisce che le sue procedure, orientamenti e regolamentazioni per la gestione delle bande orarie applicabili agli aeroporti che si trovano sul proprio territorio siano applicati in modo trasparente, efficace e non discriminatorio.

4. Se una parte ritiene che l'altra parte non rispetti le disposizioni del presente articolo, può comunicarle le proprie osservazioni e richiedere consultazioni, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 4 (Comitato misto).

ARTICOLO 12

Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea

1. Ciascuna parte garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o enti competenti per la riscossione alle compagnie aeree dell'altra parte per l'utilizzo di servizi di controllo del traffico aereo e di navigazione aerea siano adeguati, ragionevoli, commisurati ai costi e non ingiustamente discriminatori. In ogni caso, ciascun tipo di onere di uso è applicato alle compagnie aeree dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea.

2. Ciascuna parte garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o enti competenti per la riscossione alle compagnie aeree dell'altra parte per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la protezione dell'aviazione civile siano adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori e equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. Gli oneri di cui trattasi possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o enti per garantire le adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali e di protezione dell'aviazione civile all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di oneri sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, tali oneri sono applicati alle compagnie aeree dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

3. Ciascuna parte promuove consultazioni tra le autorità o gli enti competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e le compagnie aeree, o gli organismi di rappresentanza di queste ultime, che utilizzano le infrastrutture e i servizi e incoraggia le autorità o gli enti competenti per la riscossione e le compagnie aeree, o gli organismi di rappresentanza di queste ultime, a scambiarsi reciprocamente le informazioni che risultino necessarie ai fini di un riesame adeguato della congruità di tali oneri, conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Ciascuna parte incoraggia le autorità competenti per la riscossione degli oneri a comunicare agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire alle autorità di prendere in considerazione le osservazioni formulate dagli utenti prima che le modifiche entrino in vigore.

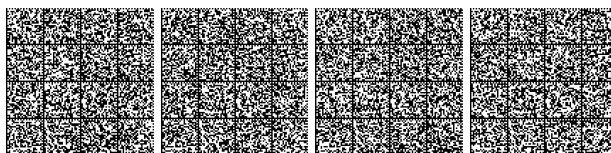
4. Nei procedimenti di composizione delle controversie di cui all'articolo 21 (Composizione delle controversie), nessuna parte è reputata in situazione di inadempimento del presente articolo a meno che:

a) non si sia astenuta dal procedere, entro tempi ragionevoli, a un riesame dell'onere di uso o della prassi oggetto del reclamo dell'altra parte; oppure

b) in seguito a tale riesame, non si sia astenuta dal prendere tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con le disposizioni del presente articolo.

ARTICOLO 13

Contesto commerciale

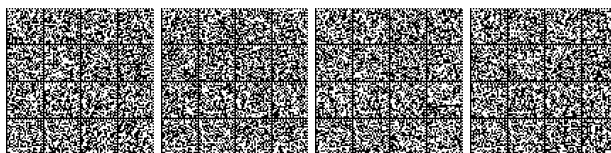
1. Ciascuna parte accorda alle compagnie aeree dell'altra parte eque e pari opportunità per la fornitura di servizi di trasporto aereo di cui al presente accordo.

Capacità

2. Ciascuna parte accorda alle compagnie aeree dell'altra parte la facoltà di determinare la frequenza e la capacità dei servizi di trasporto aereo che essa offre nell'ambito del presente accordo in base a considerazioni commerciali di mercato. Nessuna parte limita unilateralmente il volume del traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, né il tipo o i tipi di aeromobili utilizzati dalle compagnie aeree dell'altra parte, né impone la comunicazione di orari, programmi di voli charter o piani operativi da parte delle compagnie aeree dell'altra parte, salvo che per motivi tecnici, operativi o ambientali (qualità dell'aria a livello locale e inquinamento sonoro) a condizioni uniformi in coerenza con l'articolo 15 della convenzione.

Code-sharing

3. a) Fatte salve le disposizioni regolamentari normalmente applicate a tali operazioni da ciascuna parte, qualsiasi compagnia aerea dell'altra parte può avviare accordi di cooperazione finalizzati a:

i) offrire i propri servizi aerei sulle rotte specificate vendendo titoli di trasporto con il proprio codice su voli gestiti da qualsiasi compagnia aerea del Canada o degli Stati membri e/o di qualsiasi paese terzo; e/o da un'impresa di trasporto di superficie marittimo o terrestre di qualsiasi paese;

ii) effettuare servizi di trasporto con il codice di qualsiasi altra compagnia aerea, qualora tale compagnia sia stata autorizzata dalle autorità aeronautiche di una parte a vendere servizi di trasporto con il proprio codice su voli gestiti da qualsiasi compagnia aerea di una parte.

b) Una parte può chiedere a tutte le compagnie aeree che partecipano ad accordi di code-sharing di detenere le opportune abilitazioni per l'esercizio delle rotte interessate.

c) Una parte non ritira l'autorizzazione ai servizi di code-sharing di cui al paragrafo 3, lettera a), punto i), del presente articolo in base al fatto che la compagnia aerea che gestisce l'aeromobile non ha il diritto di effettuare trasporto aereo con il codice di altre compagnie aeree.

d) Le parti chiedono a tutte le compagnie aeree che partecipano ad accordi di code-sharing di garantire che i passeggeri siano pienamente informati dell'identità dell'operatore e del modo di trasporto per ciascun segmento del viaggio.

Assistenza a terra

4. Ciascuna parte consente alle compagnie aeree dell'altra parte quando operano sul suo territorio:

a) di effettuare, su una base di reciprocità, i propri servizi di assistenza a terra sul suo territorio e, a loro scelta, di avvalersi dei servizi di assistenza a terra forniti in tutto o in parte da qualsiasi società autorizzata a tal fine dalle autorità competenti; e

b) di fornire servizi di assistenza a terra per altre compagnie aeree che operano nello stesso aeroporto, se autorizzate e se tale attività è conforme alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili.

5. L'esercizio dei diritti di cui al paragrafo 4, lettere a) e b) del presente articolo, è soggetto esclusivamente a vincoli fisici o operativi derivanti soprattutto da considerazioni di sicurezza aeroportuale. Ogni vincolo deve essere applicato in maniera uniforme e secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea di qualsiasi paese che offra analoghi servizi di trasporto aereo internazionale nel momento in cui i vincoli sono imposti.

Rappresentanti delle compagnie aeree

6. Ciascuna parte consente:

a) alle compagnie aeree dell'altra parte, su base di reciprocità, di inviare e di mantenere sul proprio territorio i loro rappresentanti e il personale dirigente, amministrativo, tecnico, operativo, o altro personale specializzato, necessario per la fornitura dei loro servizi;

b) alle compagnie aeree dell'altra parte, e a discrezione di queste ultime, di soddisfare le esigenze di organico mediante personale proprio o avvalendosi dei servizi di qualsiasi altra organizzazione, società o compagnia aerea operante sul suo territorio e autorizzata a fornire tali servizi per conto di altre compagnie aeree; e

c) alle compagnie aeree dell'altra parte di stabilire uffici nel proprio territorio ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse.

7. Ciascuna parte esige che i rappresentanti e il personale delle compagnie aeree dell'altra parte siano soggetti alle proprie disposizioni legislative e regolamentari. Conformemente a tali disposizioni:

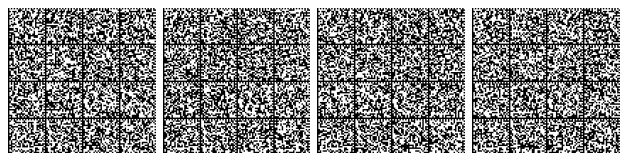
a) ciascuna parte rilascia, sollecitamente, i necessari permessi di lavoro e di soggiorno, o documenti analoghi, ai rappresentanti e al personale di cui al paragrafo 6 del presente articolo; e

b) ciascuna parte facilita e accelera l'approvazione delle eventuali domande di permesso di lavoro per il personale incaricato di compiti temporanei di durata non superiore a novanta (90) giorni.

Vendita, spese in loco e trasferimento di fondi

8. Ciascuna parte consente alle compagnie aeree dell'altra parte:

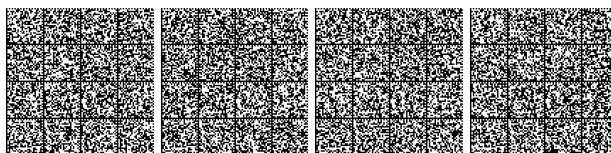
a) di provvedere alla vendita dei servizi di trasporto aereo sul proprio territorio direttamente o, a discrezione delle compagnie aeree, mediante propri agenti e di vendere tali servizi nella valuta locale o, a discrezione delle compagnie aeree, in valute liberamente convertibili di altri paesi; a chiunque è consentito inoltre di acquistare tali servizi di trasporto in valute accettate da tali compagnie aeree;

b) di pagare le spese effettuate sul proprio territorio, compreso l'acquisto di carburante, in valuta locale o, a discrezione delle compagnie aeree, in valute liberamente convertibili; e

c) di convertire e trasferire all'estero, su richiesta, i fondi provenienti dal normale svolgimento delle loro attività. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite senza restrizioni o ritardi, al tasso di cambio di mercato delle valute estere applicabile ai pagamenti correnti in vigore al momento della presentazione della domanda di rimessa, e non sono soggette a nessun onere, ad eccezione delle normali commissioni prelevate dalle banche per tali transazioni.

Servizi intermodali

9. Ciascuna parte consente alle compagnie aeree che effettuano:

a) servizi misti per passeggeri, di utilizzare i trasporti di superficie terrestri o marittimi in combinazione con i trasporti aerei. Le compagnie aeree possono scegliere di affidare l'esecuzione di tali trasporti a trasportatori di superficie, mediante accordi con questi ultimi, o di effettuare tali trasporti in proprio;

b) servizi merci, di utilizzare senza restrizioni, in connessione con i servizi di trasporto aereo, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie terrestre o marittimo da o verso qualsiasi punto situato nel territorio delle parti o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di infrastrutture doganali e compreso, laddove applicabile, il trasporto di merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili; di avere accesso alle formalità e ai controlli doganali e alle infrastrutture degli aeroporti per le merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie; e di scegliere di effettuare esse stesse il trasporto di superficie delle merci, fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari nazionali che disciplinano tale trasporto, ovvero di affidarne l'esecuzione ad altri trasportatori di superficie, mediante accordi con questi ultimi, compreso il trasporto di superficie effettuato da compagnie aeree di qualsiasi altro paese; e

c) servizi intermodali, di offrire a un prezzo unico comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempre che i passeggeri e i trasportatori siano correttamente informati circa le caratteristiche di tale trasporto.

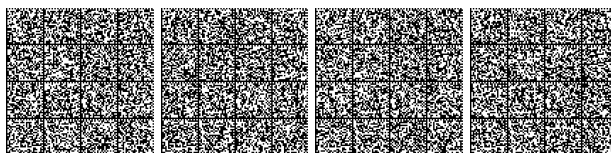
Prezzi

10. Le parti consentono alle compagnie aeree di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera e equa concorrenza. Nessuna parte intraprende azioni unilaterali contro l'introduzione o il mantenimento di un prezzo per il trasporto internazionale proveniente da o verso il proprio territorio.

11. Le parti non esigono che i prezzi siano depositati presso le autorità aeronautiche.

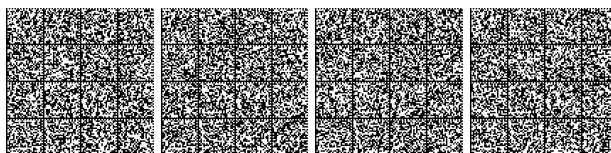
12. Le parti consentono alle autorità aeronautiche di discutere di questioni quali, tra l'altro, il carattere iniquo, irragionevole e discriminatorio dei prezzi.

Sistemi telematici di prenotazione

13. In relazione ai sistemi telematici di prenotazione le parti applicano sul proprio territorio, su base equa e non discriminatoria, le rispettive disposizioni legislative e regolamentari.

Affiliazione commerciale (franchising) e impiego del marchio (branding)

14. Le compagnie aeree di ciascuna parte possono fornire i servizi aerei di cui al presente accordo sulla base di accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, comprese le compagnie aeree, a condizione che le compagnie che forniscono i servizi aerei dispongano delle opportune abilitazioni all'esercizio delle rotte e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in loco e subordinatamente all'approvazione delle autorità aeronautiche.

Noleggio di aereo con equipaggio (wet leasing)

15. Ai fini della fornitura dei servizi aerei di cui al presente accordo, e a condizione che la compagnia aerea che fornisce tali servizi e l'operatore dell'aeromobile dispongano delle pertinenti autorizzazioni, le compagnie aeree delle parti possono prestare i servizi aerei di cui al presente accordo utilizzando aeromobili e equipaggi forniti da altre compagnie aeree, anche di altri paesi, subordinatamente all'approvazione della autorità aeronautiche. Ai fini del presente paragrafo le compagnie aeree che gestiscono l'aeromobile non sono tenute ad avere l'abilitazione all'esercizio delle rotte soggiacenti.

Charter/Voli non di linea

16. Le disposizioni degli articoli 4 (Investimenti), 5 (Applicazione della legislazione), 6 (Sicurezza dell'aviazione civile), 7 (Protezione dell'aviazione civile), 8 (Dazi doganali, tasse e oneri), 9 (Statistiche), 10 (Interessi dei consumatori), 11 (Disponibilità di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea), 12 (Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea), 13 (Contesto commerciale), 14 (Condizioni di concorrenza), 15 (Gestione del traffico aereo), 17 (Comitato misto), 18 (Ambiente) del presente accordo si applicano anche ai voli charter e ad altri voli non di linea effettuati da vettori aerei di una parte in partenza o in provenienza dal territorio dell'altra parte.

17. Una volta ricevuta la domanda di un vettore aereo che intende effettuare voli charter e altri voli non di linea, le parti rilasciano quanto più sollecitamente possibile le autorizzazioni e i permessi richiesti.

ARTICOLO 14

Condizioni di concorrenza

1. Le parti individuano come loro obiettivo comune la creazione di un ambiente equo e concorrenziale per la fornitura dei servizi aerei. Le parti riconoscono che le compagnie aeree generalmente adottano prassi genuinamente concorrenziali quando operano su base interamente commerciale e non sono sovvenzionate dallo Stato. Riconoscono altresì che aspetti quali, tra l'altro, le condizioni di privatizzazione delle compagnie aeree, la soppressione dei sussidi che falsano le condizioni di concorrenza, l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e ai servizi aeroportuali e ai sistemi telematici di prenotazione sono fattori fondamentali per creare un ambiente equo e concorrenziale.

2. Se una parte rileva che nel territorio dell'altra parte esistono condizioni che potrebbero nuocere a un ambiente equo e concorrenziale e alle attività delle sue compagnie aeree nell'ambito del presente accordo, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte. Essa può inoltre chiedere una riunione del comitato misto. Le parti accettano come argomento legittimo di discussione in seno al comitato misto la valutazione della misura in cui la concessione di sussidi o altri interventi possano compromettere gli obiettivi dell'accordo in materia di ambiente concorrenziale.

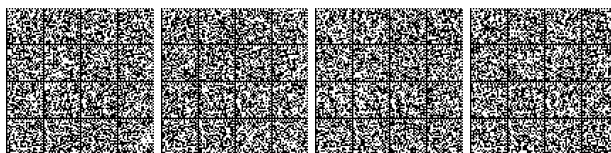
3. Le questioni che possono essere sollevate in applicazione del presente articolo 14 comprendono, a titolo di esempio, i conferimenti di capitale, le sovvenzioni incrociate, i contributi, le garanzie, l'assetto azionario, gli sgravi o le esenzioni fiscali, la protezione contro il fallimento o un'assicurazione da parte di qualsiasi ente o amministrazione statale. Fatto salvo il paragrafo 4 dell'articolo 14, una parte, previa notifica all'altra parte, può prendere contatto con i soggetti responsabili nel territorio dell'altra parte, ivi comprese le amministrazioni statali, provinciali e locali, per discutere di aspetti attinenti al presente articolo.

4. Le parti riconoscono la cooperazione tra le rispettive autorità garanti della concorrenza, quale sancita dall'Accordo tra le Comunità europee e il Governo del Canada in merito all'applicazione dei rispettivi diritti della concorrenza, fatto a Bonn il 17 giugno 1999.

5. Se, dopo le consultazioni in sede di comitato misto, una parte ritiene che le condizioni di cui al paragrafo 2 dell'articolo 14 persistono e potrebbero tradursi in svantaggi o danni significativi per la sua o le sue compagnie aeree, tale parte può adottare provvedimenti. Una parte può adottare provvedimenti ai sensi del presente paragrafo a partire dal momento in cui il comitato misto abbia definito con una decisione procedure e criteri in tal senso o trascorso un anno dalla data in cui il presente accordo è applicato in via provvisoria dalle parti o entra in vigore, se questo evento si verifica per primo. Qualsiasi provvedimento adottato ai sensi del presente paragrafo deve essere adeguato, proporzionato e limitato allo stretto necessario, per quanto riguarda la sua portata e la sua durata. L'intervento deve essere esclusivamente diretto al soggetto che beneficia delle condizioni di cui al paragrafo 2 e non pregiudica il diritto di qualsiasi parte di intervenire ai sensi dell'articolo 21 (Composizione delle controversie).

ARTICOLO 15

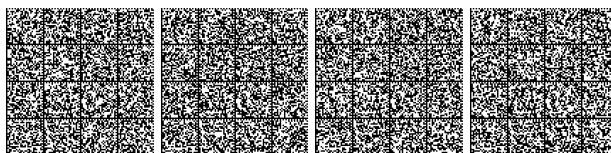
Gestione del traffico aereo

Le parti cooperano per affrontare aspetti di controllo e politica della sicurezza relativi alla gestione del traffico aereo allo scopo di ottimizzare l'efficienza generale, ridurre i costi e migliorare la capacità e la sicurezza dei sistemi esistenti. Le parti invitano i propri fornitori di servizi di navigazione aerea a continuare a collaborare in materia di interoperabilità per integrare ulteriormente, se possibile, i sistemi delle due parti, per ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo e per condividere informazioni se del caso.

ARTICOLO 16

Proroga della validità delle designazioni e autorizzazioni

1. Qualsiasi compagnia aerea del Canada o di uno Stato membro in possesso di una designazione valida rilasciata dai relativi governi nell'ambito di un accordo sul trasporto aereo con il Canada sostituito dal presente accordo è considerata come compagnia aerea designata a effettuare servizi aerei.

2. Qualsiasi compagnia aerea del Canada o di uno Stato membro in possesso di una licenza o autorizzazione rilasciata dalle autorità aeronautiche di una parte e valida per effettuare servizi aerei alla data di entrata in vigore del presente accordo continua a disporre, in attesa del rilascio di un'eventuale licenza o autorizzazione nuova o modificata ai sensi del presente accordo,di tutte le autorizzazioni previste da tale licenza o autorizzazione e si considera come abilitata a effettuare i servizi aerei di cui al presente accordo.

3. Il presente articolo non osta a che una compagnia aerea di una parte non menzionata ai paragrafi 1 o 2 del presente articolo sia designata o autorizzata a effettuare servizi aerei.

ARTICOLO 17

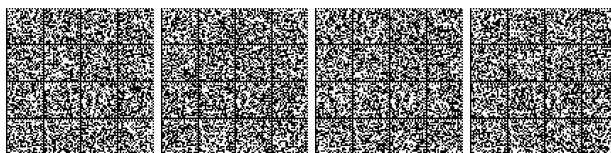
Comitato misto

1. Le parti istituiscono un comitato composto da rappresentanti delle parti (il "comitato misto").

2. Il comitato misto individua le autorità aeronautiche e altre autorità competenti per le materie disciplinate dal presente accordo e facilita i contatti tra loro.

3. Il comitato misto si riunisce ogniqualvolta necessario e almeno una volta all'anno. Ciascuna parte può chiederne la convocazione.

4. Le parti possono inoltre chiedere di convocare il comitato misto per consultarsi su questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo e allo scopo di risolvere eventuali problemi segnalati dall'altra parte. La riunione del comitato deve avere luogo il più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricevimento della richiesta, salvo se deciso diversamente dalle parti.

5. Il comitato misto adotta decisioni laddove espressamente previsto dall'accordo.

6. Il comitato misto promuove la cooperazione tra le parti e può prendere in considerazione qualsiasi materia relativa all'applicazione o attuazione del presente accordo, tra cui:

a) il riesame delle condizioni di mercato relative ai servizi aerei di cui al presente accordo;

b) lo scambio di informazioni e, eventualmente, la fornitura di pareri relativi a modifiche delle politiche e delle normative interne che hanno rilevanza per l'accordo;

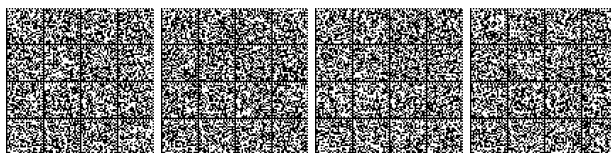
c) la presa in considerazione di settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso;

d) la formulazione di raccomandazioni relative alle condizioni, procedure e modifiche necessarie per permettere l'adesione dei nuovi Stati membri al presente accordo; e

e) la discussione di aspetti inerenti a proprietà, investimenti e controllo, segnalando quando siano soddisfatte le condizioni per una progressiva apertura dei diritti di traffico, come stabilito nell'allegato 2 del presente accordo.

7. Il comitato misto sviluppa la cooperazione e promuove gli scambi a livello di esperti su nuove iniziative legislative o regolamentari.

8. Il comitato misto stabilisce mediante decisione il proprio regolamento interno.

9. Tutte le decisioni del comitato misto sono adottate per consenso.

ARTICOLO 18

Ambiente

1. Le parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica internazionale in materia di trasporto aereo.

2. Fatti salvi i diritti e gli obblighi delle parti in virtù del diritto internazionale e della convenzione, ciascuna parte, nell'ambito della propria giurisdizione sovrana, ha il diritto di adottare e applicare misure adeguate per affrontare l'impatto sull'ambiente delle attività di trasporto aereo, a condizione che tali misure siano applicate senza distinzione di nazionalità.

3. Le parti riconoscono che, nel quadro dello sviluppo della politica internazionale in materia di trasporto aereo, i costi e i benefici delle misure dirette a proteggere l'ambiente devono essere attentamente valutati. Quando una parte valuta la possibilità di adottare misure ambientali, essa deve prendere in considerazione il loro possibile impatto negativo sull'esercizio dei diritti contemplati dal presente accordo e, qualora le suddette misure vengano adottate, deve prendere le opportune iniziative per attenuare il loro impatto negativo.

4. Le parti riconoscono l'importanza di cooperare, nell'ambito di discussioni multilaterali, per valutare gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e l'economia e per garantire che le eventuali misure adottate per attenuare tali effetti siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.

5. Quando vengono adottate misure nel settore ambientale, devono essere osservate le norme ambientali applicabili ai trasporti aerei adottate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, negli allegati della convenzione, salvo che siano state notificate differenze.

6. Le parti si impegnano a consultarsi reciprocamente sulle questioni ambientali, comprese le misure che prevedono di adottare e che potrebbero avere un impatto significativo sui servizi aerei internazionali di cui al presente accordo, al fine di mettere in atto, nella misura del possibile, approcci compatibili. Le consultazioni devono essere avviate entro 30 giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso o entro un termine differente concordato dalle parti.

ARTICOLO 19

Questioni occupazionali

1. Le parti riconoscono l'importanza di prendere in considerazione gli effetti che il presente accordo potrebbe avere sui lavoratori, sull'occupazione e sulle condizioni lavorative.

2. Ciascuna parte può richiedere la convocazione del comitato misto di cui all'articolo 17 allo scopo di discutere le questioni occupazionali di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

ARTICOLO 20

Cooperazione internazionale

In sede di comitato misto di cui all'articolo 17 le parti possono sollevare questioni relative a:

a) trasporto aereo e organizzazioni internazionali;

b) possibili sviluppi delle relazioni in materia di trasporto aereo tra le parti e altri paesi, e

c) tendenze negli accordi bilaterali o multilaterali,

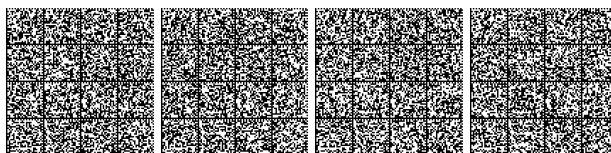
formulando, se possibile, proposte sull'elaborazione di posizioni coordinate in questi ambiti.

ARTICOLO 21

Composizione delle controversie

1. In caso di controversie in materia di interpretazione o applicazione del presente accordo, le parti si impegnano a risolverle in primo luogo mediante consultazioni formali in sede di comitato misto. Tali consultazioni sono avviate quanto prima possibile e, fatto salvo l'articolo 17, paragrafo 4, entro un termine non superiore a 30 giorni dalla data in cui una parte riceve richiesta scritta in tal senso dall'altra parte, recante riferimento al presente articolo, salvo se deciso altrimenti dalle parti stesse.

2. Se la controversia non è risolta entro 60 giorni dal ricevimento della richiesta di avviare consultazioni formali, una decisione può essere demandata a una persona o organismo indicati consensualmente dalle parti. Qualora le parti non si accordino in tal senso, la controversia è sottoposta, a richiesta di una parte, alla decisione di un tribunale composto da un collegio di tre arbitri in conformità della procedura descritta di seguito.

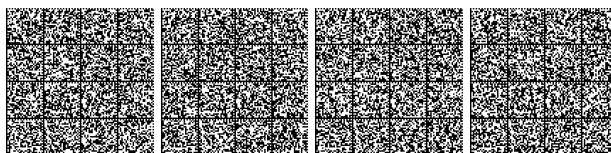
3. Entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta di arbitrato, ciascuna parte deve nominare un arbitro indipendente. Il terzo arbitro viene nominato entro un ulteriore termine di 45 giorni di comune accordo dai due arbitri nominati dalle parti. Se una delle parti non procede alla nomina dell'arbitro entro il termine specificato, o se il terzo arbitro non è nominato entro il termine specificato, le parti possono chiedere al presidente del consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale di nominare, a seconda dei casi, uno o più arbitri. Se il presidente è della stessa nazionalità di una delle parti, gli arbitri sono nominati dal primo vicepresidente che non abbia un'incompatibilità in tal senso. In ogni caso il terzo arbitro deve avere la nazionalità di uno Stato terzo, agisce come presidente del tribunale e determina il luogo in cui si tiene l'arbitrato.

4. Il tribunale stabilisce le proprie regole procedurali e il calendario dei procedimenti.

5. A richiesta di una delle parti il tribunale può ordinare all'altra parte di adottare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva del tribunale.

6. Il tribunale procura di rendere un lodo scritto entro 180 giorni dal ricevimento della richiesta di arbitrato. La decisione del tribunale è presa a maggioranza dei voti.

7. Se il tribunale stabilisce che è stata commessa una violazione del presente accordo e se la parte responsabile non prende le misure correttive necessarie o non raggiunge un accordo con la controparte in merito a una soluzione reciprocamente soddisfacente entro 30 giorni dalla notifica della decisione del tribunale, l'altra parte può sospendere l'applicazione di vantaggi comparabili, derivanti dal presente accordo, fino al momento in cui la controversia non sia stata risolta.

8. Le spese del tribunale sono suddivise equamente tra le parti in causa.

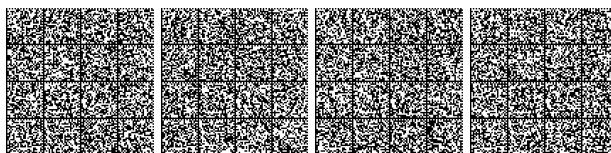
9. Ai fini del presente articolo la Comunità europea e gli Stati membri agiscono congiuntamente.

ARTICOLO 22

Modifica

Qualsiasi modifica del presente accordo può essere decisa congiuntamente dalle parti a seguito di consultazioni tenute in conformità dell'articolo 17 (Comitato misto) del presente accordo. Le modifiche entrano in vigore conformemente ai termini di cui all'articolo 23 (Entrata in vigore e applicazione provvisoria).

ARTICOLO 23

Entrata in vigore e applicazione provvisoria

1. Il presente accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota diplomatica in cui le parti confermano l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio di note la Comunità europea e i suoi Stati membri designano il segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea. Il Canada consegna al segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea la nota o le note diplomatiche dirette alla Comunità europea e ai suoi Stati membri e il Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea consegna al Canada le note diplomatiche della Comunità europea e dei suoi Stati membri. La nota o le note diplomatiche della Comunità europea e dei suoi Stati membri contengono la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

2. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, le parti convengono di applicare in via provvisoria il presente accordo conformemente alle disposizioni di diritto interno delle parti a decorrere dal primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima nota con la quale le parti si sono reciprocamente notificate l'avvenuto espletamento delle pertinenti procedure interne necessarie all'applicazione provvisoria del presente accordo.

ARTICOLO 24

Cessazione

Una parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra parte di aver deciso di denunciare il presente accordo. Detto preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e al segretariato delle Nazioni Unite. Il presente accordo scade un (1) anno dopo la data in cui l'altra parte ha ricevuto il preavviso, a meno che quest'ultimo non sia ritirato consensualmente prima dello scadere del periodo in questione. Qualora l'altra parte non comunichi l'avvenuto ricevimento della nota, quest'ultima si considera pervenuta quattordici (14) giorni dopo il ricevimento della stessa da parte dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e del segretariato delle Nazioni Unite.

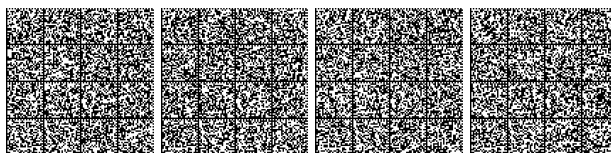
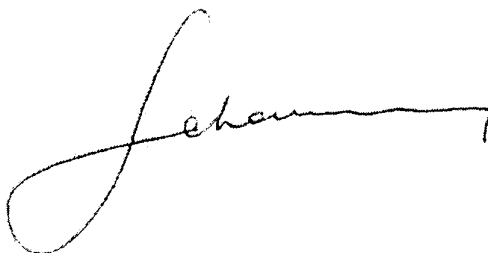
ARTICOLO 25

Registrazione dell'accordo

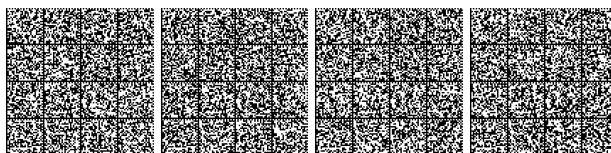
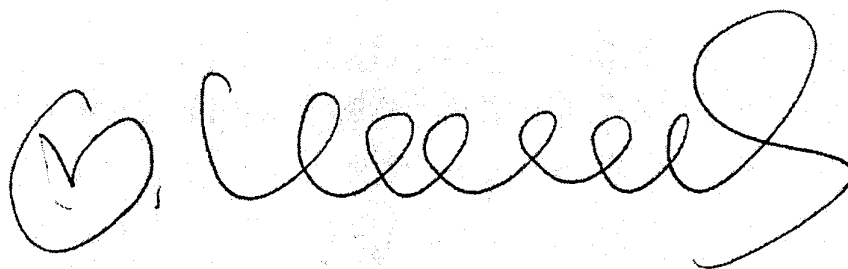
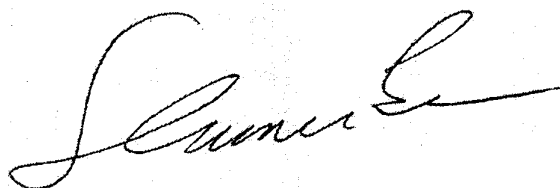
Il presente accordo e le sue eventuali modifiche sono registrati presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e il segretariato delle Nazioni Unite, conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite, dopo l'entrata in vigore. L'altra parte viene informata della registrazione non appena essa è stata confermata dai segretariati dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 26

Relazioni con altri accordi

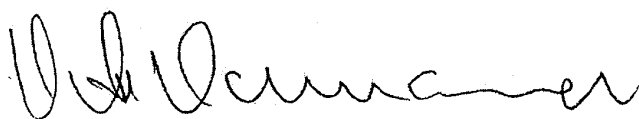
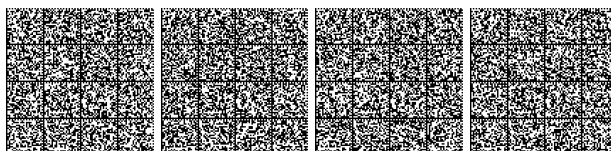
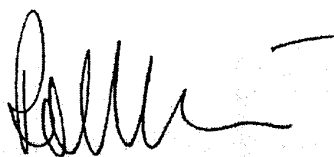
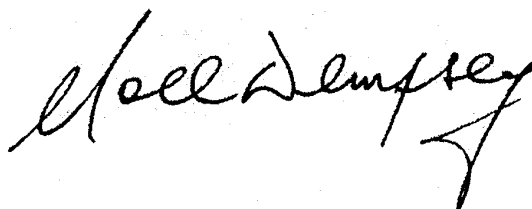
1. Se le parti diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale o da un'altra organizzazione internazionale intergovernativa che contempli materie disciplinate dal presente accordo, queste si consultano in sede di comitato misto allo scopo di determinare in che misura le disposizioni dell'accordo multilaterale o della decisione incidano sul presente accordo e se quest'ultimo debba essere riveduto per tener conto di tali sviluppi.

2. Nel periodo di applicazione provvisoria di cui all'articolo 23, paragrafo 2 (Entrata in vigore e applicazione provvisoria) del presente accordo, sono sospesi gli accordi bilaterali riportati nell'allegato 3 del presente accordo, fatto salvo quanto previsto all'allegato 2 del presente accordo. All'atto dell'entrata in vigore a norma dell'articolo 23, paragrafo 1, del presente accordo, quest'ultimo sostituisce le pertinenti disposizioni degli accordi bilaterali riportati nell'allegato 3 del presente accordo, fatto salvo quanto previsto all'allegato 2 dello stesso.

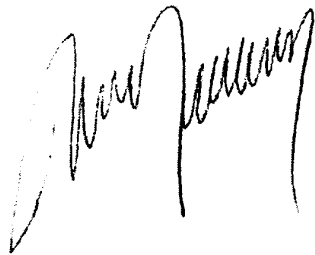
IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati a questo fine, hanno firmato il presente accordo.

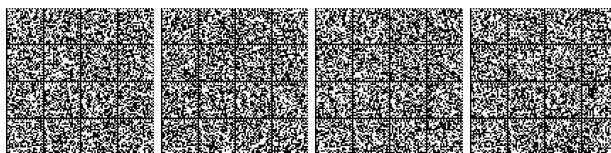
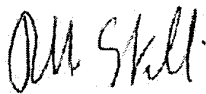
FATTO in duplice esemplare a Bruxelles, addì diciassette dicembre 2009 in lingua bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, olandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese, tutti i testi facenti ugualmente fede.

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

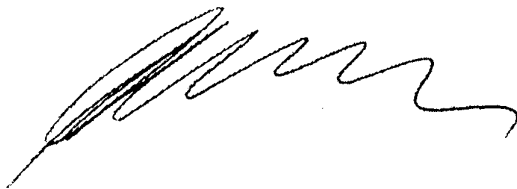
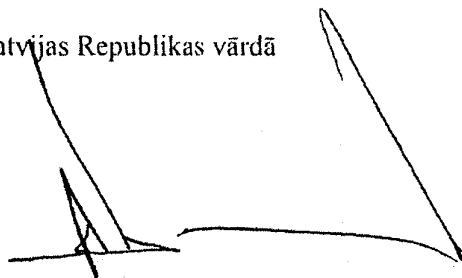
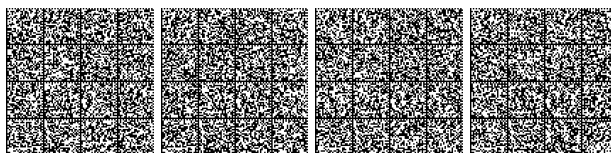
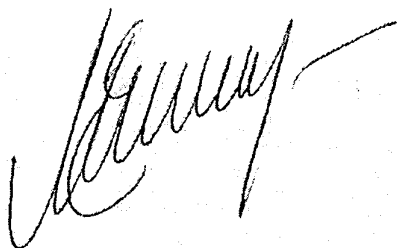
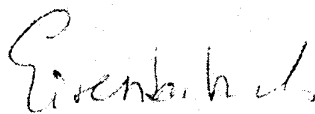
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

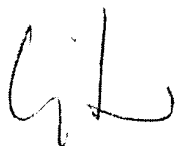
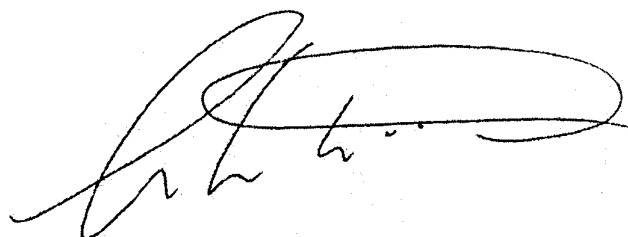
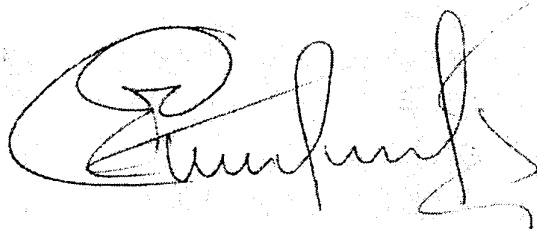
За Република България

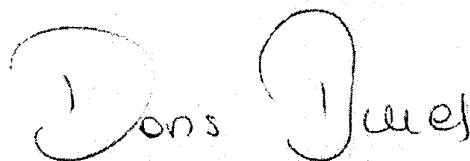
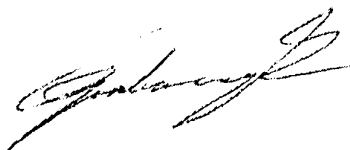
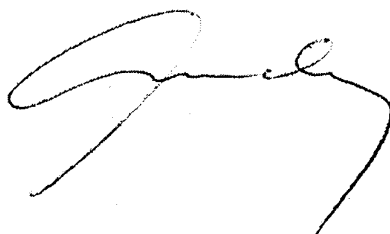
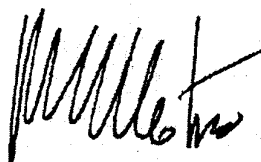
Za Českou republiku

CE/CA/X 3

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

CE/CA/X 5

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

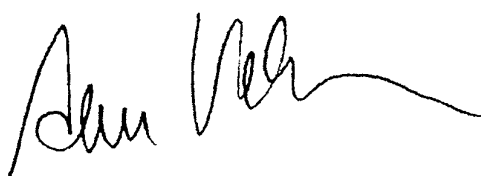
Pour la République française

Per la Repubblica italiana

CE/CA/X 7

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā

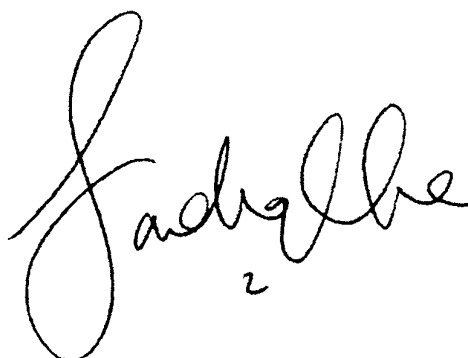
Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

CE/CA/X 9

A Magyar Köztársaság részéről

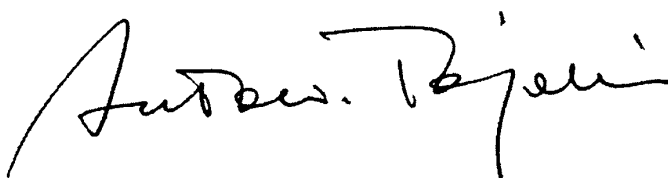
Għal Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

CE/CA/X 11

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

CE/CA/X 13

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

CE/CA/X 15

За Европейската общност
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
For the European Community
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
az Európai Közösség részéről
Għall-Komunità Ewropea
Voor de Europese Gemeenschap
W imieniu Wspólnoty Europejskiej
Pela Comunidade Europeia
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar

For Canada
Pour le Canada

CE/CA/X 17

ALLEGATO 1

PROGRAMMAZIONE DELLE ROTTE

1. Ai fini dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), del presente accordo ciascuna parte consente alle compagnie aeree dell'altra parte di offrire servizi di trasporto sulle rotte specificate di seguito:

   a) per le compagnie aeree del Canada:

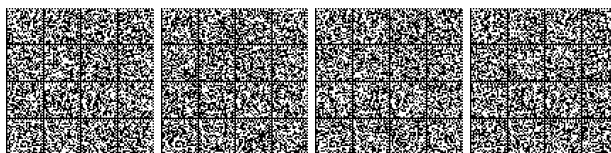
      Punti situati prima – Punti in Canada – Punti intermedi – Punti negli e all'interno degli Stati membri – Punti situati oltre

   b) per le compagnie aeree della Comunità europea:

      Punti situati prima – Punti negli Stati membri – Punti intermedi – Punti in e all'interno del Canada – Punti situati oltre

2. Le compagnie aeree di una parte possono, su uno o su tutti i collegamenti, a propria discrezione:

   a) effettuare voli in una sola o nelle due direzioni;

   b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;

c) servire punti situati prima, punti intermedi e punti situati oltre, nonché punti nei territori di una qualsiasi delle parti in qualsiasi combinazione o in qualsiasi ordine;

d) omettere scali in qualsiasi punto;

e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili a un qualsiasi altro dei propri aeromobili senza alcun limite in relazione al cambiamento, in qualsiasi punto, del tipo o numero di aeromobili utilizzati;

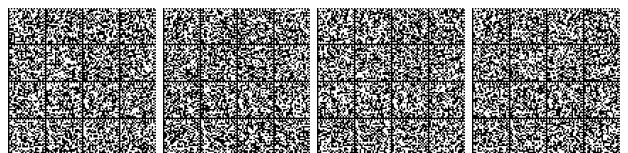
f) servire punti situati prima di qualsiasi punto del territorio di tale parte con o senza cambio di aeromobile o di numero di volo e offrire e pubblicizzare tali servizi al pubblico come servizi diretti;

g) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;

h) trasportare traffico a punti intermedi e a punti situati nel territorio dell'altra parte;

i) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine; e

j) fornire servizi in code-sharing conformemente all'articolo 13, paragrafo 3 (Contesto commerciale) del presente accordo,

senza limiti di direzione né limiti geografici e senza perdita di qualsivoglia diritto di trasportare traffico concesso ai sensi del presente accordo.

ALLEGATO 2

DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA DISPONIBILITÀ DEI DIRITTI

SEZIONE 1

Proprietà e controllo delle compagnie aeree di entrambe le parti

1. Fatto salvo l'articolo 4 (Investimenti), è consentito ai cittadini di una parte, su base di reciprocità, detenere la proprietà di compagnie aeree dell'altra parte, nella misura in cui ciò sia permesso dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali del Canada in materia di investimenti esteri nelle compagnie aeree.

2. Fatti salvi l'articolo 3, paragrafo 2, lettera c) (Designazione, autorizzazione e revoca) e l'articolo 4 (Investimenti) dell'accordo, in relazione alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree, anziché l'articolo 3, paragrafo 2, lettera c) (Designazione, autorizzazione e revoca), si applicano le seguenti disposizioni fino a quando le disposizioni legislative e regolamentari di cui alla sezione 2, paragrafo 2, lettere c) e d), del presente allegato non stabiliscano altrimenti:

   "nel caso di una compagnia aerea del Canada la proprietà sostanziale e il controllo effettivo di tale compagnia appartengono a cittadini del Canada, la compagnia ha ottenuto la licenza come compagnia aerea canadese e ha la sede di attività principale in Canada; nel caso di una compagnia aerea di uno Stato membro, la proprietà sostanziale e il controllo effettivo di tale compagnia appartengono a cittadini degli Stati membri, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia o della Svizzera, la compagnia ha ottenuto la licenza come compagnia aerea comunitaria e ha la sede di attività principale in uno Stato membro".

SEZIONE 2

Progressiva disponibilità dei diritti di traffico

1. Nell'esercitare i diritti di traffico di cui al paragrafo 2 della presente sezione, le compagnie aeree delle parti godono delle facilitazioni operative consentite dal paragrafo 2 dell'allegato 1.

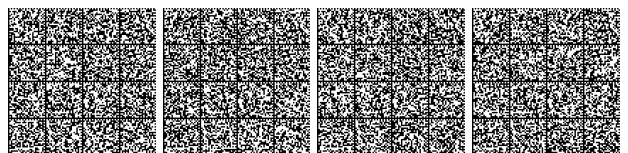
2. Fatti salvi i diritti di traffico di cui all'allegato 1 del presente accordo:

   a) quando le disposizioni legislative e regolamentari di entrambe le parti consentono a cittadini dell'altra parte di detenere e controllare fino al 25% dei diritti di voto delle loro compagnie aeree, si applicano i seguenti diritti:

      i) per i servizi misti per passeggeri e i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree canadesi, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra qualsiasi punto in Canada e qualsiasi punto negli Stati membri; per le compagnie aeree comunitarie, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo tra qualsiasi punto negli Stati membri e qualsiasi punto in Canada. Inoltre, per i servizi misti per passeggeri e i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree di una parte, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale da e per punti situati in paesi terzi passando per un qualsiasi punto nel territorio di tale parte, con o senza cambiamento di aeromobile o di numero di volo, e di offrire e pubblicizzare tali servizi al pubblico come servizi diretti;

ii) per i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree di entrambe le parti, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra il territorio dell'altra parte e punti situati in paesi terzi in combinazione con servizi tra punti nel proprio territorio e punti nel territorio dell'altra parte;

iii) per i servizi misti per passeggeri e i servizi tutto - merci, per le compagnie aeree di entrambe le parti, i diritti operativi stabiliti dagli accordi bilaterali sui trasporti aerei conclusi tra il Canada e gli Stati membri elencati alla sezione 1 dell'allegato 3, e i diritti operativi figuranti in intese che erano applicate tra il Canada e i singoli Stati membri, come indicato alla sezione 2 dell'allegato 3. In relazione a diritti che vanno oltre quelli della quinta libertà, di cui al presente punto, non si applicano più i limiti diversi da quelli geografici né i limiti relativi al numero di punti e a determinate frequenze; e

iv) per garantire maggiore certezza, i diritti di cui ai precedenti punti i) e ii) possono essere esercitati nei casi in cui, alla data dell'applicazione provvisoria o dell'entrata in vigore del presente accordo, non esistano accordi o intese bilaterali, o qualora i diritti contenuti in un accordo e immediatamente disponibili prima dell'applicazione provvisoria o dell'entrata in vigore del presente accordo siano più restrittivi dei diritti di cui ai punti i) e ii);

b) quando le disposizioni legislative e regolamentari di entrambe le parti consentono a cittadini dell'altra parte di detenere e controllare fino al 49% dei diritti di voto delle loro compagnie aeree, in aggiunta a quanto stabilito al paragrafo 2, lettera a), si applicano i seguenti diritti:

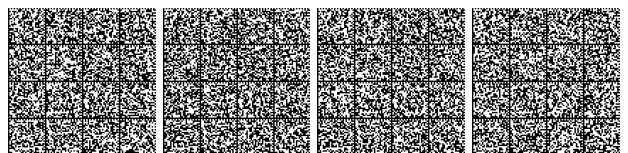
   i) per i servizi misti per passeggeri, per le compagnie aeree di entrambe le parti, i diritti di quinta libertà sono disponibili in tutti i punti intermedi e, per le compagnie aeree canadesi, tra qualsiasi punto degli Stati membri e qualsiasi punto in altri Stati membri, purché, nel caso delle compagnie aeree canadesi, i servizi includano un punto in Canada e, nel caso delle compagnie aeree comunitarie, i servizi includano un punto in uno qualsiasi degli Stati membri;

   ii) per i servizi misti per passeggeri, per le compagnie aeree del Canada, i diritti di quinta libertà sono disponibili tra qualsiasi punto negli Stati membri e qualsiasi punto in Marocco, Svizzera, nello Spazio economico europeo e nei paesi membri dello Spazio aereo comune europeo; e,

   iii) per i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree di una parte, il diritto, senza che sia necessario servire un punto nel territorio di tale parte, di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra punti nel territorio dell'altra parte e punti situati in paesi terzi;

c) quando le disposizioni legislative e regolamentari di entrambe le parti consentono a cittadini dell'altra parte di stabilire una compagnia aerea sui loro territori per effettuare servizi aerei domestici e internazionali, e in ottemperanza all'articolo 17, paragrafi 5, 6, lettera e) e 9 (Comitato misto) del presente accordo, in aggiunta a quanto stabilito al paragrafo 2, lettere a) e b), si applicano i seguenti diritti:

   i) per i servizi misti per passeggeri, per le compagnie aeree di entrambe le parti, i diritti di quinta libertà sono disponibili per tutti i punti situati oltre senza limitazioni di frequenza;

d) quando le disposizioni legislative e regolamentari di entrambe le parti consentono a cittadini dell'altra parte di detenere e controllare integralmente loro compagnie aeree e entrambe le parti consentono una piena applicazione dell'allegato 1, in ottemperanza all'articolo 17, paragrafi 5, 6, lettera e) e 9 (Comitato misto) del presente accordo, e dopo che le parti ne abbiano dato conferma secondo le rispettive procedure, le disposizioni dell'allegato 2 cessano di essere applicate e si applica l'allegato 1.

ALLEGATO 3

ACCORDI BILATERALI TRA
IL CANADA E GLI STATI MEMBRI DELLA COMUNITÀ EUROPEA

SEZIONE 1

Come previsto dall'articolo 26 del presente accordo, gli accordi bilaterali tra il Canada e gli Stati membri qui di seguito riportati sono sospesi o sostituiti dal presente accordo:

a) Repubblica d'Austria: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo federale dell'Austria, firmato il 22 giugno 1993;

b) Regno del Belgio: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo del Belgio, firmato il 13 maggio 1986;

c) Repubblica ceca: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica ceca, firmato il 13 marzo 1996; Scambio di note relative alla modifica dell'accordo, firmato il 28 aprile 2004 e il 28 giugno 2004;

d) Regno di Danimarca: Accordo tra il Canada e la Danimarca sui servizi aerei tra i due paesi, firmato il 13 dicembre 1949; Scambio di note tra il Canada e la Danimarca relativo all'Accordo sui servizi aerei tra i due paesi, firmato a Ottawa il 13 dicembre 1949; Scambio di note tra il Canada e la Danimarca che modifica l'Accordo sui servizi aerei del 1949, firmato il 16 maggio 1958;

e) Repubblica di Finlandia: Accordo tra il governo del Canada e il governo della Finlandia sui servizi aerei tra e oltre i rispettivi territori, firmato il 28 maggio 1990. Accordo sotto forma di scambio di note che modifica l'Accordo tra il governo del Canada e il governo della Finlandia sui servizi aerei tra e oltre i rispettivi territori, concluso a Helsinki il 28 maggio 1990, firmato il 1° settembre 1999;

f) Repubblica francese: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica francese, firmato il 15 giugno 1976; Scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Repubblica francese che modifica l'Accordo sui servizi aerei firmato a Parigi il 15 giugno 1976, firmato il 21 dicembre 1982;

g) Repubblica federale di Germania: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica federale di Germania, firmato il 26 marzo 1973; Scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Repubblica federale di Germania che modifica l'Accordo sui servizi aerei firmato a Ottawa il 26 marzo 1973, firmato il 16 dicembre 1982 e il 20 gennaio 1983;

h) Repubblica ellenica: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica ellenica, firmato il 20 agosto 1984; Accordo sotto forma di scambio di note che modifica l'Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica ellenica fatto a Toronto il 20 agosto 1984, firmato il 23 giugno 1995 e il 19 luglio 1995;

i) Repubblica di Ungheria: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica di Ungheria, firmato il 7 dicembre 1998;

j) Irlanda: Accordo tra il Canada e l'Irlanda sui servizi aerei tra i due paesi, firmato l'8 agosto1947; Scambio di note (19 aprile e 31 maggio 1948) tra il Canada e l'Irlanda che modifica l'Accordo sui servizi aerei tra i due paesi, firmato il 31 maggio 1948; Accordo sotto forma di scambio di note tra il Canada e l'Irlanda che modifica l'allegato dell'Accordo sui servizi aerei dell'8 agosto 1947, firmato il 9 luglio 1951; Scambio di note tra il Canada e l'Irlanda che modifica l'Accordo sui servizi aerei dell'8 agosto 1947 tra i due paesi, firmato il 23 dicembre 1957;

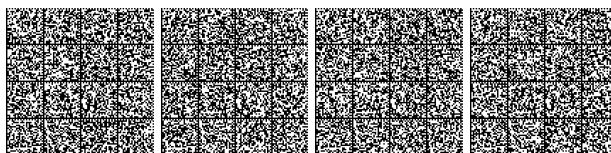
k) Repubblica italiana: Accordo tra il Canada e l'Italia in materia di servizi aerei, firmato il 2 febbraio 1960; Accordo sotto forma di scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Repubblica italiana che modifica l'Accordo sui servizi aerei come specificato nel verbale concordato del 28 aprile 1972, firmato il 28 agosto 1972;

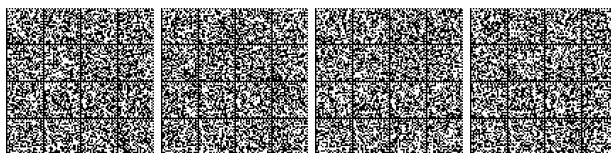
l) Regno dei Paesi Bassi: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo del Regno dei Paesi Bassi, firmato il 2 giugno 1989; Accordo sotto forma di scambio di note tra il governo del Canada e il governo del Regno dei Paesi Bassi sull'esercizio dei voli charter, firmato il 2 giugno 1989;

m) Repubblica di Polonia: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica popolare di Polonia, firmato il 14 maggio 1976; Accordo sotto forma di scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Repubblica popolare di Polonia relativo agli articoli IX, XI, XIII e XV dell'Accordo sui servizi aerei firmato il 14 maggio 1976, firmato lo stesso giorno;

n) Repubblica portoghese: Accordo tra il governo del Canada e il governo del Portogallo sui servizi aerei tra i territori canadesi e quelli portoghesi, firmato il 25 aprile 1947; Scambio di note tra il governo del Canada e il governo del Portogallo che modifica i paragrafi 3 e 4 dell'allegato dell'Accordo sui servizi aerei tra i due paesi firmato a Lisbona il 25 aprile 1947, firmato il 24 e 30 aprile 1957. Scambio di note tra il Canada e il Portogallo che modifica il paragrafo 7 dell'allegato dell'Accordo sui servizi aerei tra i due paesi, firmato il 5 e 31 marzo 1958;

o) Romania: Accordo in materia di aviazione civile tra il governo del Canada e il governo della Repubblica socialista di Romania, firmato il 27 ottobre 1983;

p) Regno di Spagna: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Spagna, firmato il 15 aprile 1988;

q) Regno di Svezia: Accordo tra il Canada e la Svezia sui servizi aerei tra i territori canadesi e quelli svedesi, firmato il 27 giugno1947; Scambio di note tra il Canada e la Svezia aggiuntivo all'Accordo sui servizi aerei tra i territori canadesi e quelli svedesi, firmato il 27 e 28 giugno1947; Scambio di note tra il Canada e la Svezia che modifica l'Accordo sui servizi aerei del 1947, firmato il 16 maggio 1958;

r) Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord: Accordo relativo ai servizi aerei tra il governo del Canada e il governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, firmato il 22 giugno 1988.

SEZIONE 2

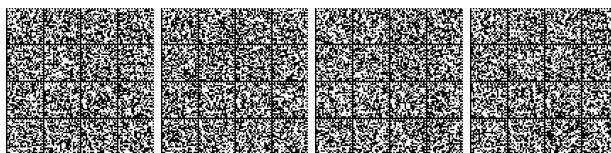
Ai fini dell'allegato 2, sezione 2, i seguenti diritti sono resi disponibili nell'osservanza del punto 2), lettera a), iii):

Parte 1: per le compagnie aeree del Canada

In connessione con l'esercizio di servizi misti per passeggeri tra il Canada e i singoli Stati membri e l'esercizio dei servizi tutto merci, le compagnie aeree del Canada godono dei seguenti diritti:

Stato membro	Diritti di traffico
Bulgaria	I diritti di quinta libertà sono disponibili in due punti da designare, che possono essere serviti come punti intermedi con destinazione Sofia e/o oltre.
Repubblica ceca	I diritti di quinta libertà sono disponibili in quattro punti al massimo, a scelta del Canada, che possono essere serviti come punti intermedi con destinazione Praga o oltre e in un punto supplementare nella Repubblica ceca.
Danimarca	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra Copenaghen e: a) Amsterdam e Helsinki; o b) Amsterdam e Mosca. Amsterdam può essere servita come punto intermedio o come punto oltre. Helsinki e Mosca devono essere servite come punti oltre.

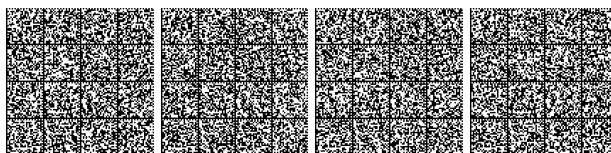
Stato membro	Diritti di traffico
Germania	I diritti di traffico di quinta libertà possono essere esercitati tra punti intermedi situati in Europa e punti situati nella Repubblica federale di Germania e fra punti situati nella Repubblica federale di Germania e punti situati oltre.
Grecia	I diritti di quinta libertà sono disponibili in punti intermedi su e/o oltre Atene e in due punti supplementari in Grecia, ad esclusione di punti situati in Turchia ed Israele. Il numero complessivo di punti intermedi e di punti oltre che possono essere serviti in un dato momento grazie ai diritti di quinta libertà non può superare il numero di cinque, di cui quattro al massimo possono essere punti intermedi.
Irlanda	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra punti in Irlanda e punti intermedi e fra punti in Irlanda e punti oltre. Per i servizi tutto merci, i diritti disponibili consentono di fornire trasporti internazionali fra i punti in Irlanda e i punti situati in paesi terzi senza l'obbligo di servire un punto situato in Canada.
Italia	I diritti di traffico di quinta libertà sono disponibili fra due punti intermedi in Europa e Roma e/o Milano. I punti intermedi per i quali esistono diritti di quinta libertà possono inoltre essere serviti come punti oltre.
Polonia	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra Varsavia e due punti intermedi in Europa, a scelta del Canada, fra le città seguenti: Bruxelles, Copenaghen, Praga, Shannon, Stoccolma, Vienna, Zurigo.

Stato membro	Diritti di traffico
Portogallo	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra punti in Portogallo e punti intermedi e fra punti situati in Portogallo e punti oltre.
Spagna	I diritti di quinta libertà relativi ai punti intermedi e ai punti oltre sono disponibili: a) fra Madrid e tre punti supplementari situati in Spagna e punti in Europa (tranne Monaco, la Danimarca, la Svezia, la Norvegia, l'Italia e le Repubbliche dell'ex URSS); e b) tra Madrid e un altro punto situato in Spagna e punti in Africa e nel Medio Oriente, come definito dall'ICAO nel documento 9060-AT/723. Possono essere esercitati, al massimo, quattro diritti di quinta libertà contemporaneamente.
Svezia	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra Stoccolma e: a) Amsterdam e Helsinki; o b) Amsterdam e Mosca. Amsterdam può essere servita come punto intermedio o come punto oltre. Helsinki e Mosca devono essere serviti come punti oltre.
Regno Unito	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra punti nel Regno Unito e punti intermedi e fra punti nel Regno Unito e punti oltre. Per i servizi tutto merci, i diritti disponibili consentono di fornire trasporti internazionali tra punti nel Regno Unito e punti in paesi terzi senza l'obbligo di servire un punto situato in Canada.

Parte 2: per le compagne aeree della Comunità europea

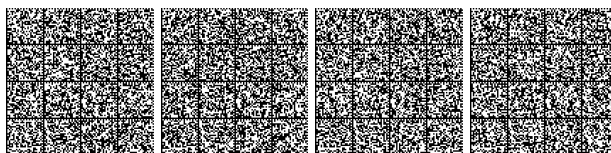
In connessione con l'esercizio di servizi misti per passeggeri fra singoli Stati membri e il Canada e nell'esercizio di servizi tutto merci, le compagnie aeree della Comunità godono dei seguenti diritti:

Stato membro	Diritti di traffico
Belgio	I diritti di traffico di quinta libertà sono disponibili fra Montreal e due punti oltre negli Stati Uniti d'America situati ad est di Chicago (compresa quest'ultima) e a nord di Washington D.C. (compreso quest'ultimo).
Bulgaria	I diritti di quinta libertà possono essere esercitati in un punto oltre gli Stati Uniti, situato ad est di Chicago (esclusa quest'ultima) e a nord di Washington D.C. (compreso quest'ultimo). Non è disponibile nessun diritto di quinta libertà se Montreal e Ottawa sono punti coterminali. Nessun diritto di quinta libertà è disponibile in punti intermedi.
Repubblica ceca	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra Montreal e due punti oltre gli Stati Uniti, situati a nord di Washington D.C. (compreso quest'ultimo) e ad est di Chicago (compresa quest'ultima).
Danimarca	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra Montreal e Chicago e tra Montreal e Seattle. Chicago può essere servita come punto intermedio o come punto oltre. Seattle può essere servita unicamente come punto oltre.

Stato membro	Diritti di traffico
Germania	I diritti di traffico di quinta libertà sono disponibili unicamente fra Montreal e un punto oltre situato in Florida. Come alternativa, diritti di quinta libertà sono disponibili tra Montreal e due punti oltre situati nel territorio continentale degli Stati Uniti, ad esclusione di punti situati negli Stati di California, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas e Washington.
Grecia	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra Montreal e Boston o tra Montreal e Chicago o oltre Toronto a destinazione di un punto negli Stati Uniti che sarà designato dalla Repubblica greca, ad eccezione di punti in California, Texas e Florida.
Irlanda	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra punti in Canada e punti intermedi e fra punti in Canada e punti oltre. Per il servizio tutto merci i diritti disponibili consentono di fornire trasporti internazionali fra punti in Canada e punti situati in paesi terzi senza l'obbligo di servire un punto in Irlanda.
Italia	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra due punti intermedi a nord-est degli Stati Uniti (a nord di Washington D.C., compreso quest'ultimo e ad est di Chicago, compresa quest'ultima) e Montreal e/o Toronto. I punti intermedi per i quali esistono diritti di quinta libertà possono inoltre essere serviti come punti oltre.

Stato membro	Diritti di traffico
Polonia	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra Montreal e New York come punti intermedi o come punti oltre.
Portogallo	I diritti di traffico di quinta libertà sono disponibili tra punti in Canada e punti intermedi e tra punti in Canada e punti oltre.
Spagna	I diritti di quinta libertà relativi ai punti intermedi e ai punti oltre sono disponibili: a) fra Montreal e tre punti supplementari in Canada, e Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimora, Atlanta, Dallas/Ft. Worth e Houston; e b) fra Montreal e città del Messico. Possono essere esercitati, al massimo, quattro diritti di quinta libertà contemporaneamente.
Svezia	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra Montreal e Chicago e fra Montreal e Seattle. Chicago può essere servita come punto intermedio o come punto oltre. Seattle può essere unicamente servita come punto oltre.

Stato membro	Diritti di traffico
Regno Unito	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra punti in Canada e punti intermedi e punti in Canada e punti oltre. Per i servizi tutto merci i diritti disponibili permettono di fornire trasporti internazionali fra punti in Canada e punti in paesi terzi senza obbligo di servire un punto nel Regno Unito.

SEZIONE 3

In deroga alla sezione 1 del presente allegato, per quanto attiene le zone non comprese nella definizione di "territorio" di cui all'articolo 1 del presente accordo, gli accordi citati alle lettere d) Regno di Danimarca, f) Repubblica francese, l) Regno dei Paesi Bassi e r) Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord continuano ad applicarsi nell'osservanza delle loro disposizioni.

Le parti prendono atto delle seguenti dichiarazioni:

Dichiarazione della Comunità europea e dei suoi Stati membri sull'accordo UE-Canada sui trasporti aerei da formulare all'atto della firma

"In relazione all'articolo 26, paragrafo 2 la Comunità europea e gli Stati membri confermano che la frase "sono sospesi gli accordi bilaterali riportati nell'allegato 3, ad eccezione di quanto previsto nell'allegato 2" equivale a dichiarare che le disposizioni dell'accordo prevalgono su quelle degli accordi bilaterali vigenti elencati nell'allegato 3."

Dichiarazione della Comunità europea e dei suoi Stati membri sull'accordo UE-Canada sui trasporti aerei da formulare all'atto della firma

"La Comunità europea e gli Stati membri precisano che l'accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e gli Stati membri, da un lato, e il Canada, dall'altro in particolare l'articolo 8 non contempla l'esenzione dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), ad eccezione di quella sulle importazioni, e non impedisce agli Stati membri di tassare il carburante per la navigazione aerea sui voli interni o intracomunitari, in linea con la direttiva 2003/96/CE del Consiglio."

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis
Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
It-test preċedenti huwa kopja ċċertifikata vera ta' l-oriġinal ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju
Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
Bruselas,
Brusel,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Brüssel,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addi',
Briselē,
Briuselis,
Brüsszel,
Brussel, il
Brussel,
Bruksela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Bryssel,
Bryssel den

08 -03- 2010

За Генералния секретар/Висш представител на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General/Alto Representante del Consejo de la Unión Europea
Za generálního tajemníka/vysokého představitele Rady Evropské unie
For Generalsekretæren/højtstående repræsentant for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri/kõrge esindaja nimel
Για το Γενικό Γραμματέα/Ύπατο Εκπρόσωπο του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General/High Representative of the Council of the European Union
Pour le Secrétaire général/Haut représentant du Conseil de l'Union européenne
Per il Segretario Generale/Alto Rappresentante del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Ģenerālsekretāra/Augstā pārstāvja vārdā
Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus/vyriausiojo įgaliotinio vardu
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára/főképviselője részéről
Għas-Segretarju Ġenerali/Rappreżentant Għoli tal-Kunsill ta' l-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal/Hoge Vertegenwoordiger van de Raad van de Europese Unie
W imieniu Sekretarza Generalnego/Wysokiego Przedstawiciela Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral/Alto Representante do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General/Înaltul Reprezentant al Consiliului Uniunii Europene
Za generálneho tajomníka/vysokého splnomocnenca Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja/visokega predstavnika Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin/korkean edustajan puolesta
På generalsekreterarens/höge representantens för Europeiska unionens råd vägnar

I. BIZJAK
Directeur Général

D'ORDINE DEL MINISTRO
Il Capo dell'Ufficio Legislativo

LAVORI PREPARATORI

Camera dei deputati (atto n. 4564):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (Frattini) il 29 luglio 2011.

Assegnato alla III Commissione (affari esteri e comunitari), in sede referente, il 12 settembre 2011 con pareri delle Commissioni I, V, VI, IX, X, e XIV.

Esaminato dalla III Commissione (affari esteri e comunitari), in sede referente, il 21 settembre 2011 ed il 13 ottobre 2011.

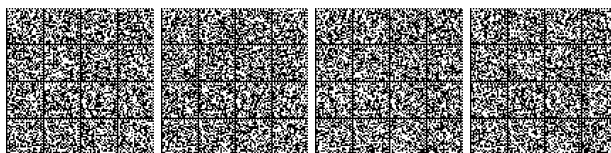
Esaminato in Aula il 17 ottobre 2011 ed approvato il 20 ottobre 2011.

Senato della Repubblica (atto n. 2989):

Assegnato alla 3ª Commissione (affari esteri, emigrazione), in sede referente, il 2 novembre 2011 con pareri delle Commissioni 1ª, 5ª, 6ª, 8ª, 10ª e 14ª.

Esaminato dalla 3ª Commissione (affari esteri e comunitari), in sede referente, il 6 dicembre 2011 e il 10 gennaio 2012.

Esaminato in Aula ed approvato il 10 gennaio 2012.

12G0020

LEGGE 1° febbraio 2012, n. **7**.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e la Georgia, dall'altro lato, con Allegati, fatto a Bruxelles il 2 dicembre 2010.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Autorizzazione alla ratifica

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e la Georgia, dall'altro lato, con Allegati, fatto a Bruxelles il 2 dicembre 2010.

Art. 2.

Ordine di esecuzione

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 29 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 1° febbraio 2012

NAPOLITANO

MONTI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

TERZI DI SANT'AGATA, *Ministro degli affari esteri*

Visto, *il Guardasigilli:* SEVERINO

ACCORDO SULLO SPAZIO AEREO COMUNE TRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI, DA UN LATO, E LA GEORGIA, DALL'ALTRO LATO

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti contraenti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in prosieguo designati come gli "Stati membri", e

L'UNIONE EUROPEA,

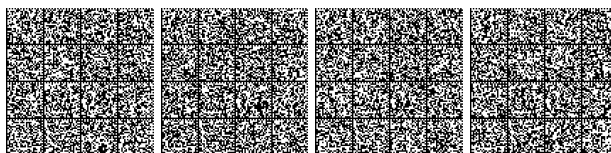
da un lato, e

LA GEORGIA in prosieguo denominata "Georgia",

dall'altro lato,

PRESO ATTO che il 22 aprile 1996 è stato firmato a Lussemburgo un accordo di partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e gli Stati membri, da un lato, la Georgia, dall'altro;

DESIDERANDO costituire uno spazio aereo comune (*Common Aviation Area* – CAA) basato sull'accesso reciproco ai mercati del trasporto aereo delle parti, con pari condizioni di concorrenza e rispetto delle stesse norme – comprese quelle relative alla sicurezza, alla protezione, alla gestione del traffico aereo, agli aspetti sociali e all'ambiente;

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo, anche tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

RICONOSCENDO l'importanza del trasporto aereo per la promozione degli scambi commerciali, del turismo e degli investimenti;

PRENDENDO ATTO della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

CONCORDANDO sul fatto che è opportuno fondare le norme dello spazio aereo comune sulla pertinente legislazione in vigore nell'Unione europea, come stabilito nell'allegato III del presente accordo;

RICONOSCENDO che il rispetto integrale delle norme dello spazio aereo comune consente alle parti di coglierne tutti i benefici, compresa l'apertura dell'accesso ai mercati, e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le linee aeree, i lavoratori di entrambe le parti;

RICONOSCENDO che la creazione dello spazio aereo comune e l'applicazione delle sue norme non possono essere realizzate senza l'adozione di accordi transnazionali, laddove necessario;

RICONOSCENDO l'importanza che riveste un'assistenza adeguata in questa prospettiva;

DESIDERANDO dar modo alle linee aeree di offrire ai passeggeri e vettori aerei prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti delle linee aeree, beneficino di un accordo liberalizzato;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza nei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidono negativamente sul funzionamento del trasporto aereo e minano la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

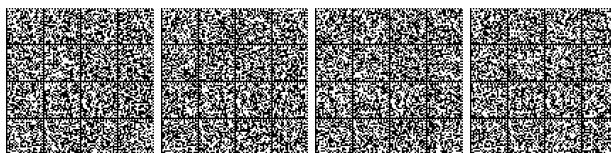
DESIDERANDO assicurare la parità di trattamento a tutti i vettori aerei e garantire loro eque e pari opportunità di fornire i servizi aerei di cui al presente accordo;

RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra linee aeree e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo;

AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppare e attuare la politica internazionale in materia di trasporto aereo e nel riconoscere i diritti degli Stati sovrani ad adottare misure adeguate a tal fine;

PRESO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montreal il 28 maggio 1999;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo costituito dagli accordi esistenti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le linee aeree, i lavoratori e le comunità da entrambi i lati,

HANNO CONCLUSO IL SEGUENTE ACCORDO:

ARTICOLO 1

Definizioni

Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

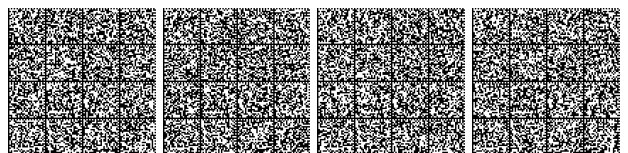
(1) "servizio concordato" e "rotta determinata", il trasporto aereo internazionale a norma dell'articolo 2 (Concessione di diritti) e dell'allegato I al presente accordo;

(2) "accordo", il presente accordo, i suoi allegati e ogni loro emendamento;

(3) "trasporto aereo", il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione, che, a scanso di dubbi, include i trasporti aerei di linea e fuorilinea (charter) e un servizio integrale di trasporto merci;

(4) "autorità competenti", gli organismi o enti pubblici responsabili per lo svolgimento delle funzioni amministrative di cui al presente accordo;

(5) "idoneità", indica se un vettore aereo è adatto a operare servizi aerei internazionali, in altre parole, se ha una capacità finanziaria soddisfacente e competenze appropriate in materia di gestione ed è disposto a conformarsi alle disposizioni legislative e regolamentari e agli obblighi relativi alle operazioni di detti servizi;

(6) "nazionalità", il fatto che un vettore aereo soddisfi le esigenze relative a aspetti quali la sua proprietà, il suo controllo effettivo e la propria sede principale di attività;

(7) "convenzione", la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, la quale include:

a) ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a), della convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dalla Georgia che dallo Stato membro dell'Unione europea, e

b) tutti gli allegati e i relativi emendamenti adottati a norma dell'articolo 90 della convenzione stessa, qualora tali allegati o emendamenti siano entrati in vigore simultaneamente per la Georgia e per lo Stato membro o per gli Stati membri dell'Unione europea;

(8) "diritto della quinta libertà", il diritto o il privilegio concesso da uno stato ("Stato concedente") ai vettori aerei di un altro Stato ("Stato concessionario") di fornire servizi di trasporto aerei internazionali tra il territorio dello Stato concedente e il territorio di uno Stato terzo, a condizione che questi servizi abbiano come punto di partenza o di destinazione il territorio dello Stato concessionario;

(9) "costo totale", il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative e gli eventuali oneri destinati a rispecchiare i costi ambientali e applicati senza distinzione di nazionalità;

(10) "trasporto aereo internazionale", il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;

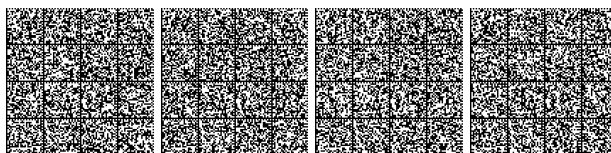
(11) "accordo ECAA", l'accordo multilaterale tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Repubblica di Serbia e la Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo[1] , sull'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo.

(12) "paese Euromed", ogni paese mediterraneo partecipante alla politica europea di vicinato (cioè, alla data della firma dell'accordo, Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Libano, Giordania, Israele, il territorio palestinese, Siria e Turchia);

(13) "cittadini nazionali", qualsiasi persona fisica o giuridica avente nazionalità georgiana per la parte georgiana, o la nazionalità di uno Stato membro per la pare europea, se e in quanto, nel caso di una persona giuridica, essa è sempre effettivamente controllata, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, da persone fisiche o giuridiche aventi nazionalità georgiana per la parte georgiana, o da persone fisiche o giuridiche aventi la nazionalità di uno Stato membro o di uno dei paesi terzi identificati nell'allegato IV, per la parte europea;

(14) "licenze di esercizio", nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri le licenze di esercizio e tutti gli altri documenti o certificati pertinenti rilasciato ai sensi della legislazione UE in vigore, e, nel caso della Georgia, le licenze, i certificati o i permessi rilasciati ai sensi della legislazione georgiana in vigore;

---

[1] Conformemente alla risoluzione n. 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite del 10 giugno 1999.

(15) "parti", da un lato l'Unione europea o gli Stati membri, ovvero l'Unione europea e i suoi Stati membri, nell'ambito delle rispettive competenze (la parte europea), e dall'altro lato la Georgia (la parte georgiana);

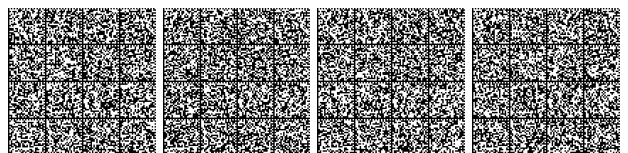
(16) "prezzo",

i) "tariffe aeree passeggeri", il prezzo che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti o altri venditori di biglietti per il proprio trasporto e per quello dei loro bagagli sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari; e

ii) "tariffe aeree merci", il prezzo da pagare per il trasporto di merci nonché le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari.

Questa definizione comprende, laddove applicabile, il trasporto di superficie connesso alle operazioni di trasporto aereo internazionale e le condizioni ad esso applicabili.

(17) "principale centro di attività", la sede principale o sociale di un vettore aereo comunitario nel territorio della parte in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo;

(18) "oneri di servizio pubblico", tutti gli oneri imposti ai vettori aerei esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su una determinata rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione e capacità minima cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale. I vettori aerei possono essere indennizzati dalla parte interessata per l'adempimento degli oneri di servizio pubblico;

(19) "sovvenzioni", qualsiasi contributo finanziario concesso dalle autorità o da un organismo regionale od altro organismo pubblico, ossia quando:

a) provvedimenti del governo, di un ente regionale o di un altro organismo pubblico comportino il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di sovvenzioni, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi alla società o la presa a carico di passivi della società, quali ad esempio garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, l'assetto azionario, la protezione contro il fallimento o un'assicurazione;

b) la pubblica amministrazione o un organismo regionale od altro ente pubblico rinuncia ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuote, o le riduce indebitamente;

c) la pubblica amministrazione, un ente regionale od altro ente pubblico fornisce beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquista beni o servizi; oppure

d) un governo, un ente regionale od altro organismo pubblico effettua dei versamenti ad un meccanismo di finanziamento, o incarica o dà ordine ad un organismo privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate ai punti da a) a c) che precedono, che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisce per nessun aspetto dalle prassi normalmente adottate dai governi,

e viene in tal modo conferito un vantaggio;

(20) "SESAR", l'attuazione tecnica del Cielo unico europeo, che coordina e sincronizza la ricerca, lo sviluppo e l'applicazione delle nuove generazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo;

(21) "territorio", nel caso della Georgia le aree territoriali e le acque territoriali ad esse adiacenti sotto la sua sovranità, influenza, protezione o mandato e, nel caso dell'Unione europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea e alle condizioni sancite da tali trattati e da ogni strumento che dovesse succedere agli stessi. Resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; per l'aeroporto di Gibilterra resta inoltre sospesa l'applicazione delle misure UE in materia di liberalizzazione del trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente alla dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006;

(22) "onere di uso", un onere imposto alle compagnie aeree a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connesse.

TITOLO I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 2

Concessione di diritti

1. Ciascuna parte concede all'altra parte, in conformità dell'allegato I e dell'allegato II, i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte dei vettori dell'altra parte:

a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;

b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo (per scopi non di traffico);

c) nell'effettuare un servizio concordato su una rotta specificata, il diritto di effettuare scali sul suo territorio al fine di caricare e scaricare il traffico internazionale di passeggeri, merci e/o posta, separatamente o in combinazione; e

d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata in modo da conferire:

a) alla Georgia il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro;

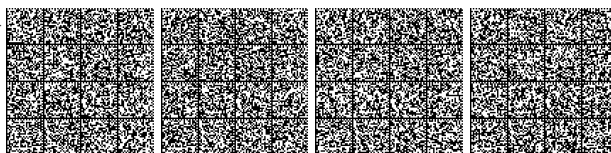
b) all'Unione europea il diritto di caricare, nel territorio della Georgia passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio della Georgia.

ARTICOLO 3

Autorizzazione

1. Una volta ricevute da un vettore aereo di una delle parti contraenti le domande per le autorizzazioni di esercizio, le competenti autorità dell'altra parte concedono le opportune autorizzazioni con tempi procedurali minimi, a condizione che:

a) per un vettore della Georgia:

– il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività o in Georgia, o sia titolare di una licenza di esercizio in conformità alla legislazione applicabile della Georgia; e

- la Georgia eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo; e

- salvo quanto diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo appartenga a, e sia effettivamente controllato da, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, la Georgia e/o cittadini della Georgia,

b) per un vettore dell'Unione europea:

- il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e sia titolare di una valida licenza di esercizio; e

- lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata; e

- salvo quanto diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo appartenga a, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, Stati membri e/o cittadini di Stati membri, o altri Stati di cui all'allegato IV, e/o cittadini di questi altri Stati;

c) il vettore aereo risponda alle condizioni di cui alle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dall'autorità competente in materia di operazioni di trasporto aereo; e

d) vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 14 (Sicurezza dell'aviazione) ed all'articolo 15 (Protezione dell'aviazione) del presente accordo.

ARTICOLO 4

Riconoscimento reciproco di dichiarazioni regolamentari relative all'idoneità, alla proprietà e al controllo della compagnia aerea

Una volta ricevuta una domanda di autorizzazione da un vettore aereo di una delle parti, le autorità competenti dell'altra parte riconoscono le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità e/o della cittadinanza adottate dalle autorità competenti della prima parte in relazione a tale vettore aereo come se tale decisione fosse stata adottata dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti alle successive lettere a) e b):

a) se, una volta ricevuta una domanda di autorizzazione da un vettore aereo, o dopo la concessione di tale autorizzazione, le autorità competenti della parte ricevente hanno motivi specifici per ritenere che, nonostante la determinazione effettuata dalle autorità competenti dell'altra parte, non siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 3 (Autorizzazione) del presente accordo per la concessione degli opportuni permessi o autorizzazioni, devono prontamente informarne tali autorità, suffragando in modo plausibile la loro posizione. In tale caso ciascuna parte può chiedere l'avvio di consultazioni, eventualmente anche con rappresentanti delle pertinenti autorità competenti, e/o domandare ulteriori informazioni in relazione al problema di cui trattasi. Tali richieste devono essere soddisfatte nei tempi più brevi praticabili. Qualora non si pervenga a una soluzione, ciascuna parte può sottoporre la questione all'esame del comitato misto istituito a norma dell'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo.

b) il presente articolo non si riferisce al riconoscimento delle determinazioni in relazione a:

- certificati o licenze di sicurezza;

- disposizioni in materia di sicurezza; oppure

- copertura assicurativa.

ARTICOLO 5

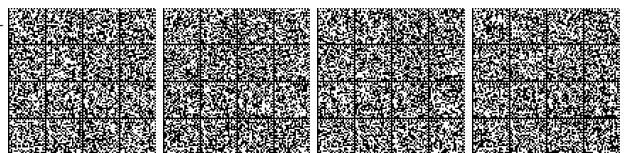
Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni

1. Le autorità competenti di ciascuna parte hanno il diritto di rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra parte qualora:

a) per un vettore della Georgia:

- il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività in Georgia, o non sia titolare di una licenza di esercizio in conformità alla legislazione applicabile della Georgia; oppure

- la Georgia non eserciti e non mantenga l'effettivo controllo regolamentare del vettore aereo; oppure

- salvo quanto diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo non appartenga a, o non sia effettivamente controllato da, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, la Georgia e/o cittadini della Georgia,

b) per un vettore dell'Unione europea:

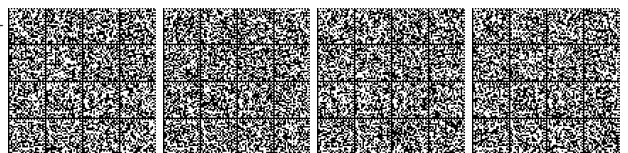
- il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, o non sia titolare di una valida licenza di esercizio; oppure

- lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) non eserciti o mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo ovvero l'autorità competente non sia chiaramente indicata; oppure

- salvo quanto diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore non appartenga a, e non sia effettivamente controllato da, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, gli Stati membri e/o cittadini degli Stati membri, o altri Stati di cui all'allegato IV, e/o cittadini di questi altri Stati;

c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di cui all'articolo 7 (Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari) del presente accordo; oppure

d) non vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 14 (Sicurezza) ed all'articolo 15 (Protezione) del presente accordo; oppure

e) una parte abbia dichiarato, conformemente all'articolo 8 (Condizioni di concorrenza) del presente accordo che non sono soddisfatte le condizioni di concorrenza.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) e d) del presente articolo, i diritti conferiti dal presente articolo possono essere esercitati solamente previa consultazione con le competenti autorità dell'altra parte.

3. Nessuna delle parti fa uso dei diritti ad esse conferiti dal presente articolo di citare, a ai Natale,di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi di uno o più vettori aerei delle parti sulla base del fatto che la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di detto vettore aereo sono detenuti da una o più parti del ECAA o dai loro cittadini, nella misura in cui detta parte o dette parti dell'ECAA offrano la reciprocità di trattamento.

ARTICOLO 6

Investimenti

Fatto salvo il rispetto dell'articolo 3 (Autorizzazione) e dell'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo della Georgia da parte di uno Stato membro o dei loro cittadini, o di un vettore aereo dell'Unione europea da parte della Georgia ho dei suoi cittadini, sono autorizzate sulla base di una decisione preventiva dei comitato misto istituito dal presente accordo ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2 (Comitato misto) del presente accordo.

Tale decisione precisa le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente accordo e dei servizi tra paesi terzi e le parti contraenti. Le disposizioni dell'articolo 22 (Comitato misto), paragrafo 8, del presente accordo non si applicano a questo tipo di decisioni.

ARTICOLO 7

Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

1. Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di una pare che disciplinano sul suo territorio l'ingresso o l'uscita di vettori di trasporto aereo o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili dovranno essere osservate dai vettori dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte.

2. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte che disciplinano sul suo territorio l'ammissione o la partenza di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili [quali i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, la materia doganale e le misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali] devono essere osservate da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi o merci delle compagnie aeree dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte.

ARTICOLO 8

Condizioni di concorrenza

1. Le parti individuano come loro obiettivo comune la creazione di un ambiente equo e concorrenziale per la fornitura dei servizi aerei. Le parti riconoscono che i vettori aerei generalmente adottano prassi genuinamente concorrenziali quando operano su base interamente commerciale e non sono sovvenzionate.

2. Nell'ambito di applicazione del presente accordo e fatte salve eventuali disposizioni speciali in esso contenute, è vietata ogni discriminazione in ragione della nazionalità.

3. Gli aiuti di Stato che falsano o minacciano di falsare la concorrenza favorendo talune imprese nella prestazione di servizi di trasporto aereo sono incompatibili con il corretto funzionamento del presente accordo nella misura in cui possono pregiudicare gli scambi tra le parti nel settore dell'aviazione.

4. Qualsiasi pratica contraria al presente articolo è valutata sulla base dei criteri che derivano dall'applicazione delle norme in materia di concorrenza applicabili nell'Unione europea, in particolare quelle dell'articolo 107 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e degli strumenti interpretativi adottati dalle istituzioni dell'Unione europea.

5. Se una parte rileva che nel territorio dell'altra parte esistono condizioni, in particolare dovute a un finanziamento, che potrebbero nuocere a un ambiente equo e concorrenziale dei suoi vettori, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte. Può inoltre chiedere che si riunisca il comitato misto, come previsto all'articolo 22 dell'accordo (Comitato misto). Entro 30 giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso, iniziano le consultazioni. Il mancato raggiungimento di un accordo soddisfacente entro 30 giorni dall'inizio delle consultazioni costituisce un motivo per la parte che ne ha fatto richiesta per rifiutare, ritirare, revocare, sospendere o imporre condizioni adeguate sulle autorizzazioni del vettore aereo /dei vettori aerei coinvolti, nel rispetto dell'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo.

6. I provvedimentit adottati ai sensi del paragrafo 5 di cui sopra devono essere adeguati, proporzionati e limitati allo stretto necessario, per quanto riguarda la loro portata e la loro durata. Essi devono essere esclusivamente diretti al vettore aereo o ai vettori aerei che beneficiano del finanziamento o delle condizioni di cui al presente articolo e non pregiudicano il diritto di qualsiasi parte di intervenire ai sensi dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

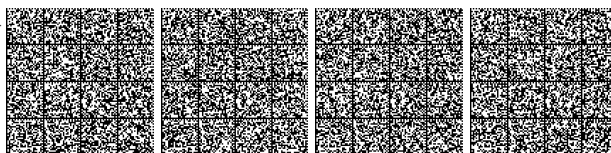
7. Ciascuna parte, previa notifica all'altra parte, può prendere contatto con i soggetti responsabili dell'altra parte, ivi comprese le amministrazioni statali, regionali e locali, per discutere di aspetti attinenti al presente articolo.

8. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative delle parti in materia di oneri di servizio pubblico nei territori delle parti.

ARTICOLO 9

Opportunità commerciali

Rappresentanti dei vettori aerei

1. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di aprire uffici sul territorio dell'altra parte ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse.

2. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative dell'altra parte che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte personale dirigente, addetto alle vendite, tecnico, operativo o altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo.

Assistenza a terra

3.a) Fatto salvo quanto previsto nella successiva lettera b), ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte:

i) il diritto di provvedere da sola alle operazioni di assistenza a terra ("auto-assistenza") oppure, a sua scelta,

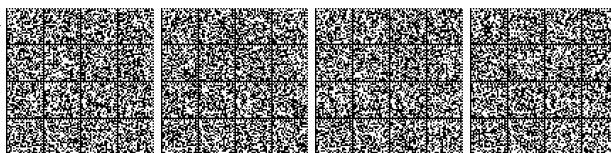
ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative di ciascuna parte e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

b) Per le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra: assistenza bagagli, operazioni in pista, assistenza carburante, assistenza merci e posta per quanto riguarda la movimentazione fisica delle merci e della posta fra l'aerostazione e l'aereo, i diritti di cui alla lettera a), punti (i) e (ii) sono soggetti unicamente a vincoli specifici fisici o operativi conformemente alle leggi e ai regolamenti applicabili nel territorio dell'altra parte. Qualora tali vincoli impediscano l'assistenza a terra e non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi devono essere disponibili per tutti i vettori aerei in condizioni di parità e su base equa e non discriminatoria; i prezzi dei servizi suddetti non devono eccedere il loro costo, compresa una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti.

Vendita, spese in loco e trasferimento di fondi

4. I vettori aerei di ciascuna parte possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi del trasporto aereo nel territorio dell'altra parte e/o, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da essa nominati o tramite internet. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

5. Ciascun vettore aereo ha diritto di convertire e trasferire dal territorio dell'altra parte al proprio territorio nazionale e, salvo che ciò contrasti con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di applicazione generale, al paese o ai paesi di sua scelta, a richiesta, i redditi locali. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite prontamente senza restrizioni né imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile alle transazioni ed alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa.

6. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a pagare nella valuta locale, nel territorio dell'altra parte, le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna parte possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

Accordi di cooperazione

7. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, i vettori aerei di una parte possono stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

a) uno o più vettori aerei delle parti; e

b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; e

c) qualsiasi vettore che presti servizio di trasporto di superficie, su terra o per via marittima,

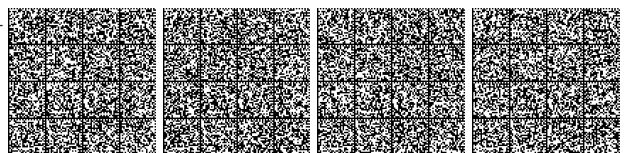
a condizione che (i) tutti i soggetti che partecipano a tali accordi dispongano dell'abilitazione all'esercizio delle rotte soggiacenti e (ii) gli accordi soddisfino le condizioni in materia di sicurezza e di concorrenza normalmente applicate ad accordi di tal genere. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri venduto per mezzo di code-sharing, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso prima di salire a bordo, in merito all'identità del prestatore del servizio di trasporto che gestisce i singoli segmenti del servizio.

8.a) In relazione al trasporto passeggeri, a determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che disciplinano il trasporto aereo non potrà essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto che tali trasporti sono offerti da un vettore aereo che opera con il proprio nome. I prestatori dei servizi di trasporto di superficie hanno la facoltà di decidere se stipulare o no accordi cooperativi. Nel decidere un particolare accordo, le imprese di trasporto di superficie possono prendere in esame, fra gli altri aspetti, gli interessi dei consumatori e vincoli tecnici, economici, di spazio e di capacità.

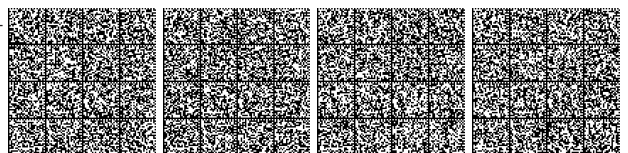
b) Inoltre, in deroga ad altre disposizioni del presente accordo, i vettori aerei ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti contraenti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato sul territorio della Georgia e dell'Unione europea o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie, hanno accesso alle formalità e alle installazioni doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi il proprio trasporto di superficie ovvero di farlo eseguire in base ad accordi stipulati con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altri vettori aerei e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempreché i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

Leasing

9.a) I vettori aerei di ogni parte possono prestare i servizi concordati utilizzando aeromobili e equipaggi noleggiati da altri vettori aerei, compresi quelli di paesi terzi, a condizione che tutti i partecipanti a tali accordi rispettino le condizioni previste dalle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dalle parti a tali accordi.

b) Nessuna delle parti esige che i vettori aerei che noleggiano i loro aeromobili detengano diritti di traffico a norma del presente accordo.

c) Il noleggio con equipaggio (wet-leasing), da parte di un vettore aereo georgiano, di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo o, da parte di un vettore aereo dell'Unione europea, di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo diverso da quelli citati all'allegato IV del presente accordo, al fine di utilizzare i diritti di cui al presente accordo, deve essere una misura eccezionale o dovuta a esigenze temporanee. Tale misura deve ottenere l'approvazione preliminare dell'autorità che ha rilasciato la licenza del vettore aereo in questione che opera in leasing e dell'autorità competente dell'altra parte.

Affiliazione commerciale (franchising) / impiego del marchio (branding)

10. I vettori aerei di ciascuna parte hanno diritto a stipulare accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, compresi i vettori aerei, dell'altra parte o di un paese terzo, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma dalle parti a siffatti accordi, in particolare quelle che richiedono la divulgazione dell'identità del vettore aereo che opera il servizio.

ARTICOLO 10

Diritti doganali e fiscalità

1. All'arrivo nel territorio di una parte, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra parte, le dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, sulla base della reciprocità, ai sensi della legislazione applicabile in materia, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e il capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono (a) imposti dalle autorità nazionali o dalla Comunità europea e (b) non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Sulla base della reciprocità, ai sensi della legislazione applicabile in materia, sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:

a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una pare e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra pare che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

b) attrezzature di terra e parti di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;

c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte per essere utilizzato nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

d) stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte, introdotte o fornite nel territorio di una parte e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati su un tratto della rotta sopra il territorio suddetto; e

e) apparecchiature per la sicurezza e la protezione dei passeggeri, da utilizzarsi negli aeroporti o nei terminali cargo.

3. Fatta salva qualsivoglia disposizione contraria, nessuna disposizione di cui al presente accordo vieta a una parte di applicare su base non discriminatoria, imposte, diritti, tasse o oneri sul carburante fornito sul suo territorio per essere utilizzato da un aeromobile di un vettore aereo che opera un collegamento tra due punti situati sul suo territorio.

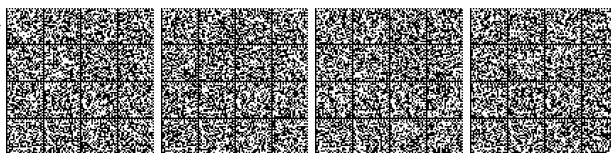
4. Le dotazioni, provviste e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo da parte delle autorità competenti e non essere trasferite senza corrispettivo delle relative tasse e dei diritti di dogana relativi.

5. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano parimenti ai casi in cui i vettori aerei di una parte abbiano negoziato con un altro vettore, al quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento degli articoli specificati nei paragrafi 1 e 2 nel territorio dell'altra parte.

6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.

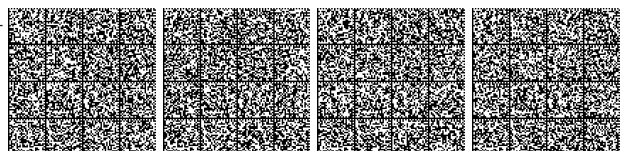
7. Bagagli e merci in transito diretto sul territorio di una parte sono esenti da imposte, diritti di dogana, tasse e altri oneri comparabili che non sono calcolati in funzione del costo delle prestazioni fornite.

8. Le normali dotazioni di bordo, come pure i materiali e le forniture normalmente presenti a bordo dell'aeromobile utilizzato da un vettore aereo di una parte, possono essere scaricati sul territorio dell'altra parte solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale parte. In questo caso può essere chiesto che essi siano soggetti alla supervisione di tali autorità fino al momento in cui sono riesportati o altrimenti ceduti in conformità con la normativa doganale.

9. La stipula del presente accordo non interesserà l'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), con l'eccezione dell'imposta sul valore aggiunto per le importazioni di beni. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro e la Georgia per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

ARTICOLO 11

Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea

1. Ciascuna parte garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o enti competenti della riscossione ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, di aeroporti e di infrastrutture e dei servizi per la sicurezza della navigazione aerea siano adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori e equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. Gli oneri di cui trattasi possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o enti per garantire le adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali e di sicurezza dell'aviazione all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di oneri sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, tali oneri sono applicati ai vettori compagnie aerei dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

2. Ciascuna parte richiede consultazioni tra le autorità o gli enti competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e le compagnie aeree, o gli organismi di rappresentanza di queste ultime, che utilizzano le infrastrutture e i servizi e assicura che le autorità o gli enti competenti per la riscossione e le compagnie aeree, o gli organismi di rappresentanza di queste ultime, si scambino reciprocamente le informazioni che risultino necessarie ai fini di un riesame adeguato della congruità di tali oneri, conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2. Ciascuna pare assicura che le autorità o gli enti competenti per la riscossione degli oneri a comunicano agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire alle autorità di prendere in considerazione le osservazioni formulate dagli utenti prima che le modifiche entrino in vigore.

3. Nei procedimenti di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 23 Risoluzione delle controversie e arbitrato) del presente accordo nessuna parte sarà reputata in situazione di inadempimento del presente articolo tranne quando

a) non abbia proceduto, entro tempi ragionevoli, ad un riesame dell'onere di uso o prassi oggetto di reclamo da parte dell'altra parte; oppure

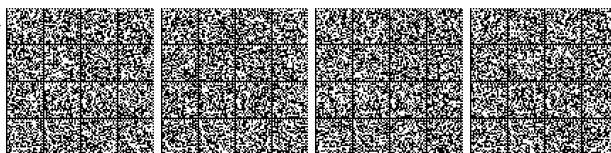
b) in esito a tale riesame, non abbia preso tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con le disposizioni del presente articolo.

ARTICOLO 12

Fissazione dei prezzi

1. Le parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera e equa concorrenza.

2. Le parti non esigono che i prezzi siano depositati o notificati.

3. Le autorità competenti possono riunirsi per discutere di questioni quali, tra l'altro, il carattere iniquo, irragionevole, discriminatorio e sovvenzionato dei prezzi.

ARTICOLO 13

Statistiche

1. Ciascuna parte fornisce all'altra parte le statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare l'andamento dei servizi aerei.

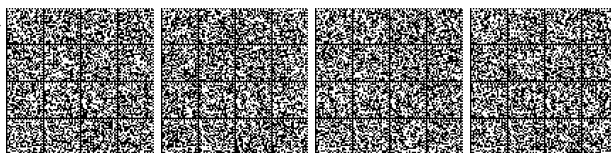
2. Le parti cooperano nell'ambito del comitato misto di cui all'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi aerei ai sensi del presente accordo.

TITOLO II

COOPERAZIONE NORMATIVA

ARTICOLO 14

Sicurezza aerea

1. Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea specificata nell'allegato III, parte C, del presente accordo, alle condizioni fissate di seguito.

2. Le parti cooperano per garantire l'applicazione da parte della Georgia della legislazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo. A tal fine, la Georgia parteciperà in veste di osservatore ai lavori dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente accordo.

3. Le parti dispongono affinché gli aeromobili registrati in una parte e sospetti di inadempimento delle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della Convenzione, che atterrano in aeroporti aperti al traffico aereo internazionale nel territorio dell'altra parte, siano soggetti ad ispezioni a terra da parte delle competenti autorità di tale altra parte, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad esso, intese a controllare tanto la validità dei documenti relativi all'aeromobile e all'equipaggio quanto lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.

4. Le autorità competenti di una parte possono chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle norme di sicurezza osservate dall'altra parte.

5. Le autorità competenti di una parte adottano tutte le misure opportune e immediate qualora accertino che un aeromobile, un prodotto o un'operazione possono:

a) non soddisfare le norme minime stabilite in conformità della Convenzione o della normativa specificata nell'allegato III, parte C, del presente accordo, secondo il caso,

b) dare adito a gravi preoccupazioni, a seguito di un'ispezione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, in merito alla non conformità dell'aeromobile o del funzionamento dell'aeromobile con le norme minime stabilite in conformità della Convenzione o della normativa specificata nell'allegato III, parte C, del presente accordo, secondo il caso, o

c) dare adito a gravi preoccupazioni in merito all'assenza di un'effettiva manutenzione e gestione delle norme minime stabilite in conformità della Convenzione o della normativa specificata all'allegato III, parte C, del presente accordo, secondo il caso.

6. Nei casi in cui intervengono a norma del paragrafo 5, le autorità competenti di una parte ne informano sollecitamente le autorità competenti dell'altra parte, giustificando la propria iniziativa.

7. Qualora le misure adottate in applicazione del paragrafo 5 del presente articolo non vengano sospese anche se è venuta a mancare la base per la loro adozione, l'una o l'altra delle parti può adire il comitato misto.

ARTICOLO 15

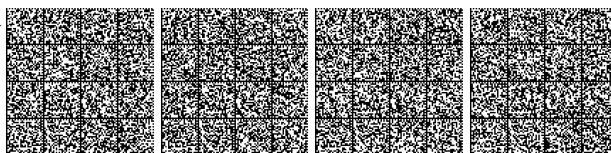
Protezione della navigazione aerea

1. Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea dell'Unione europea specificata nell'allegato III, parte D, del presente accordo, alle condizioni fissate di seguito.

2. La Georgia può essere oggetto di un'ispezione da parte della Commissione europea conformemente alla legislazione dell'Unione europea applicabile in materia di protezione della navigazione aerea di cui all'allegato III del presente accordo. Le parti stabiliscono il meccanismo necessario per lo scambio di informazioni sui risultati di tali ispezioni di sicurezza.

3. Essendo le garanzie di protezione degli aeromobili civili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi un presupposto indispensabile del funzionamento dei servizi aerei internazionali, le parti riaffermano il reciproco obbligo di tutelare la sicurezza dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della Convenzione di Chicago, della Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la soppressione del sequestro illegale di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la soppressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1998 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ed in fogli ai fini del rilevamento, firmata a Montreal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le parti contraenti sono parti contraenti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono firmatarie entrambe le parti.

4. Le parti si forniscono reciprocamente, a richiesta, tutta l'assistenza necessaria per contrastare tutte le minacce alla sicurezza dell'aviazione civile, compresa la prevenzione del sequestro illegale di aeromobili civili o di altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, i loro passeggeri e i loro equipaggi, gli aeroporti e le installazioni di navigazione aerea.

5. Nelle loro reciproche relazioni le parti contraenti agiscono in conformità con le norme per la protezione del trasporto aereo e, se e in quanto da loro applicate, con le pratiche raccomandate dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) e allegate alla Convenzione di Chicago, se e in quanto tali misure di sicurezza sono applicabili alle parti. Esse prescrivono che gli operatori degli aeromobili figuranti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno la sede di attività principale o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano in conformità con le suddette disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione.

6. Entrambe le parti dispongono affinché, nel loro rispettivo territorio, vengano prese misure efficaci per proteggere gli aeromobili, sottoporre al vaglio di sicurezza i passeggeri e i loro effetti personali ed effettuare adeguati controlli sull'equipaggio, sulle merci trasportate (compresi i bagagli nella stiva) e sulle provviste a bordo prima e durante l'imbarco o il carico, e che tali misure vengano adattate in funzione del crescere della minaccia. Ciascuna parte conviene che i suoi vettori aerei possano essere tenuti ad osservare le disposizioni in materia di protezione dell'aviazione civile di cui al paragrafo 5 di cui al presente articolo richieste dall'altra parte, all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra parte.

7. Ciascuna parte inoltre prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra parte di adottare ragionevoli misure speciali di sicurezza per far fronte ad una minaccia specifica. Tranne quando ciò non sia ragionevolmente possibile in una situazione di emergenza, ciascuna parte informa l'altra parte in anticipo delle eventuali misure speciali di sicurezza che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo forniti nell'ambito del presente accordo. Ciascuna parte può richiedere la convocazione del comitato misto per discutere tali misure di sicurezza, come previsto all'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo.

8. Quando si verifica un sequestro illegale di un aeromobile o una minaccia di sequestro o altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le parti contraenti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente e sicuramente termine a tale incidente o minaccia di incidente.

9. Ciascuna parte adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile oggetto di un sequestro illegale o di altri atti di interferenza illecita e che si trova a terra sul suo territorio sia trattenuto a terra,a meno che la sua partenza sia resa necessaria dall'imperativo assoluto di proteggere vite umane. Qualora applicabili, dette misure sono adottate sulla base di reciproche consultazioni.

10. Se una parte ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni in tema di protezione della navigazione aerea previste dal presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere di intavolare consultazioni immediate con le autorità competenti dell'altra parte.

11. Fatto salvo il disposto dell'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, se entro quindici (15) giorni dalla data di richiesta non si perviene ad un accordo soddisfacente la parte richiedente è legittimata a ritirare, revocare, limitare o imporre il rispetto di determinate condizioni per l'autorizzazione all'esercizio di uno o più aeromobili dell'altra parte.

12. In caso di minaccia immediata e straordinaria le parti contraenti hanno facoltà di prendere provvedimenti urgenti prima della scadenza del termine di quindici (15) giorni.

13. Qualsiasi misura adottata conformemente al paragrafo 11 del presente articolo è sospesa una volta che l'altra parte si sia conformata al disposto del presente articolo.

ARTICOLO 16

Gestione del traffico aereo

1. Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione sulle sicurezza aerea specificata nell'allegato III, parte B del presente accordo, alle condizioni fissate di seguito.

2. Le parti cooperano nel settore della gestione del traffico aereo al fine di estendere il "cielo unico europeo" alla Georgia, e rafforzare così le norme di sicurezza attuali e l'efficacia globale delle norme che disciplinano il traffico aereo generale in Europa, ottimizzare la capacità, ridurre al minimo i ritardi e migliorare l'efficienza ambientale. A tal fine la Georgia partecipa come osservatore ai lavori del comitato per il cielo unico a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo. Spetta al comitato misto monitorare e agevolare la cooperazione nel settore della gestione del traffico aereo.

3. Al fine di facilitare l'applicazione della normativa sul cielo unico europeo nei rispettivi territori:

a) la Georgia adotta le misure necessarie ad adeguare le sue strutture istituzionali di gestione del traffico aereo al cielo unico europeo, in particolare garantendo che gli appositi organismi nazionali di controllo siano indipendenti almeno a livello funzionale dai prestatori di servizi di navigazione aerea; e

b) l'Unione europea associa la Georgia alle pertinenti iniziative di carattere operativo nei settori dei servizi di navigazione aerea, spazio aereo e interoperabilità cui ha dato origine il cielo unico europeo, particolarmente coinvolgendo sin dalle fasi iniziali la Georgia nel lavoro di istituzione di blocchi funzionali di spazio aereo o istituendo un adeguato coordinamento sul SESAR.

ARTICOLO 17

Ambiente

1. Le parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica dell'aviazione. Le parti riconoscono che è necessario adottare misure efficaci a livello mondiale, nazionale e/o locale per ridurre al minimo gli impatti dell'aviazione civile sull'ambiente.

2. Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di trasporto aerei specificata nell'allegato III, parte E, del presente accordo.

3. Le parti riconoscono l'importanza di cooperare, nell'ambito di discussioni multilaterali, per valutare gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e per garantire che le eventuali misure adottate per attenuare tali effetti siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.

4. Nessuna disposizione del presente accordo va interpretata come una limitazione della facoltà delle competenti autorità di una parte di adottare tutte le misure adeguate a prevenire o altrimenti affrontare il problema degli impatti ambientali del trasporto aereo, a condizione che tali misure siano conformi ai rispettivi diritti e obblighi previsti dal diritto internazionale e siano applicate senza distinzione di nazionalità.

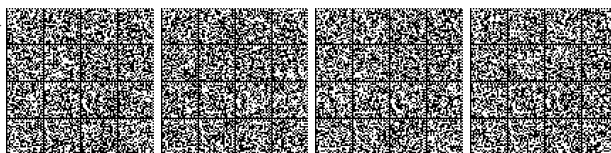
ARTICOLO 18

Protezione dei consumatori

Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione sulle sicurezza aerea specificata nell'allegato III, parte G, del presente accordo.

ARTICOLO 19

Sistemi informatici di prenotazione

Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo di cui all'allegato III, parte H, del presente accordo.

ARTICOLO 20

Aspetti sociali

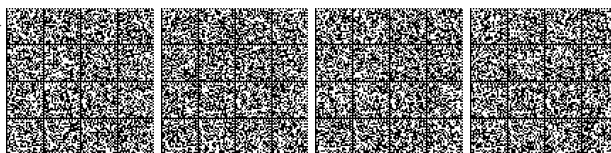
Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nell'allegato III, parte F, del presente accordo.

TITOLO III

DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

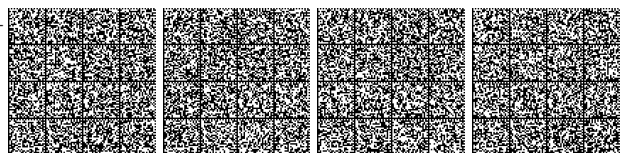
ARTICOLO 21

Interpretazione e attuazione

1. Le parti del presente accordo adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi del presente accordo.

2. Ciascuna parte è responsabile sul proprio territorio per la corretta attuazione del presente accordo e in particolare dei regolamenti e delle direttive in materia di trasporto aereo elencati nell'allegato III al presente accordo.

3. Ciascuna parte fornisce all'altra parte tutte le informazioni e le presta tutta l'assistenza necessaria in caso di indagini su eventuali infrazioni del presente accordo condotte dall'altra parte nell'ambito delle proprie competenze secondo quanto previsto dal presente accordo.

4. Quando le parti contraenti agiscono in virtù dei poteri loro conferiti dal presente accordo in questioni in cui l'altra parte abbia interesse e che riguardano le autorità o imprese dell'altra parte, le competenti autorità dell'altra parte devono essere pienamente informate e avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia assunta una decisione definitiva.

5. Nella misura in cui le disposizioni del presente accordo e le disposizioni degli atti di cui all'allegato III al presente accordo siano identiche nella sostanza alle norme corrispondenti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e agli atti adottati in applicazione di questi trattati, esse sono, ai fini della loro attuazione e applicazione, interpretate in conformità con le pertinenti sentenze e decisioni della Corte di giustizia e della Commissione europea.

ARTICOLO 22

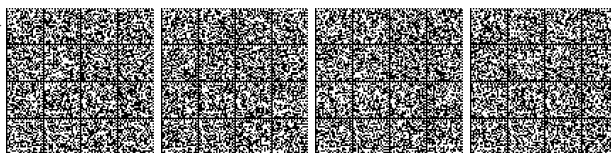
Il comitato misto

1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti (in prosieguo "il comitato misto"), responsabile dell'amministrazione e corretta attuazione del presente accordo. A tal fine il comitato emana raccomandazioni ed adotta decisioni nei casi previsti dal presente accordo.

2. Le decisioni del comitato misto sono adottate consensualmente e sono vincolanti per le parti. Le parti danno attuazione a tali decisioni conformemente alla propria normativa.

3. Il comitato misto stabilisce mediante decisione il proprio regolamento interno.

4. Il comitato misto si riunisce in funzione delle esigenze. Ciascuna parte può chiedere la convocazione di una riunione.

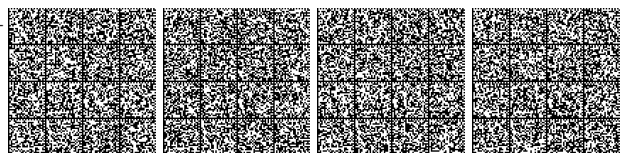
5. Le parti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. La riunione del comitato deve avere luogo il più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricevimento della richiesta, salvo se concordato diversamente dalle parti.

6. Ai fini della corretta applicazione del presente accordo, le parti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in sede di comitato misto.

7. Se a giudizio di una delle parti una decisione del comitato misto non è stata correttamente applicata dall'altra parte, la prima parte può chiedere che la questione sia esaminata dal comitato misto. Se il comitato misto non può risolvere la questione entro due mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta, la parte che ne ha fatto richiesta può adottare opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

8. Fatto salvo il disposto del paragrafo 2, se il comitato misto non adotta una decisione entro sei mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta la questione, le parti possono adottare le opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

9. Conformemente all'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il comitato misto esamina gli aspetti riguardanti gli investimenti bilaterali di partecipazione di maggioranza o le modifiche al controllo effettivo dei vettori aerei delle parti.

10. Il comitato misto promuove la cooperazione mediante:

a) la promozione di scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza e della protezione della navigazione aerea, nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie), dell'ambiente concorrenziale e della protezione dei consumatori;

b) il riesame delle condizioni di mercato relative ai servizi aerei di cui al presente accordo;

c) l'esame periodico degli effetti sociali dell'accordo nel corso della sua attuazione, segnatamente nel settore dell'occupazione, e la messa a punto di risposte adeguate a preoccupazioni che si rivelino legittime;

d) la valutazione di settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso;

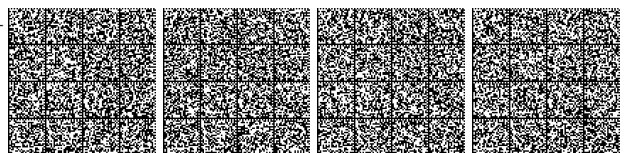
e) la definizione consensuale di proposte, metodologie o documenti di natura procedurale direttamente correlati al funzionamento del presente accordo;

f) la valutazione e la messa a punto di interventi di assistenza tecnica nei settori interessati dal presente accordo; e

g) il rafforzamento della cooperazione nei pertinenti fori internazionali.

ARTICOLO 23

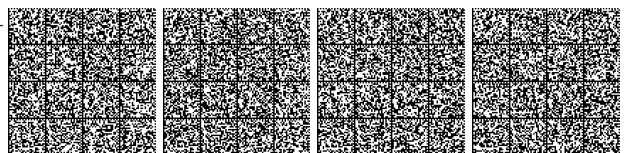
Risoluzione delle controversie e arbitrato

1. In caso di controversie in materia di interpretazione o applicazione del presente accordo, le parti si impegnano a risolverle in primo luogo mediante consultazioni formali in sede di comitato misto, conformemente all'articolo 22 (Comitato misto), paragrafo 5 del presente accordo.

2. Ciascuna parte può sottoporre le eventuali controversie relativa all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo, che non siano state risolte conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, a una commissione di arbitrato composta da tre membri, conformemente alla procedura illustrata di seguito:

a) ciascuna parte designa un arbitro entro sessanta (60) giorni dalla data in cui è stata ricevuta la notifica della richiesta di arbitrato da parte della commissione di arbitrato, inviata dall'altra parte attraverso i canali diplomatici; il terzo arbitro è designato dagli altri due arbitri entro altri sessanta (60) giorni. Se entro il periodo convenuto una delle parti non ha designato un arbitro, o se non è stato designato il terzo arbitro, ciascuna parte può chiedere al presidente del consiglio dell'ICAO di designare, a seconda del caso, uno o più arbitri;

b) il terzo arbitro designato alle condizioni previste alla lettera a) deve essere cittadino di un paese terzo e funge da presidente della commissione di arbitrato;

c) la commissione di arbitrato fissa di comune accordo le proprie norme procedurali; e

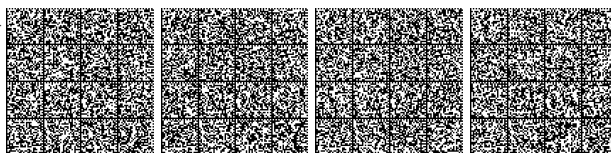
d) fatta salva la decisione finale della commissione di arbitrato, le spese iniziali dell'arbitrato sono equamente suddivise fra le parti.

3. A richiesta di una delle parti la commissione di arbitrato, una volta costituita, può chiedere all'altra parte di attivare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva della commissione stessa.

4. Qualsiasi decisione, provvisoria o definitiva, del collegio arbitrale ha carattere vincolante per le parti.

5. Se una delle parti non agisce conformemente ad una decisione della commissione di arbitrato adottata ai sensi del presente articolo entro trenta (30) giorni dalla notifica della suddetta decisione, fino a quando persiste tale inosservanza l'altra parte può limitare, sospendere o revocare i diritti o privilegi da lei concessi alla parte inadempiente nel quadro del presente accordo.

ARTICOLO 24

Misure di salvaguardia

1. Le parti adottano tutte le misure, di portata generale o specifica, necessarie per l'adempimento dei loro obblighi a norma del presente accordo. Esse assicurano la realizzazione degli obiettivi fissati dal presente accordo.

2. Qualora una delle parti ritenga che l'altra parte non abbia ottemperato a un obbligo previsto dall'accordo, può adottare le misure di salvaguardia opportune. Le misure di salvaguardia sono limitate, in campo d'applicazione e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o salvaguardare l'equilibrio del presente accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che meno ostacolano il funzionamento del presente accordo.

3. La parte che prospetta l'adozione di misure di salvaguardia notifica senza indugio le altre parti tramite il comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

4. Le parti contraenti avviano immediatamente consultazioni in seno al comitato misto al fine di trovare una soluzione comunemente accettabile.

5. Fatto salvo l'articolo 3 (Autorizzazione), lettera d), l'articolo 5(Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni), lettera d), e gli articoli 14 (Sicurezza aerea) e 15 (Protezione della navigazione aerea) del presente accordo, la parte interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia per un mese dalla data della notifica di cui al paragrafo 3 del presente articolo, se la procedura di consultazione del paragrafo 4 non si è conclusa prima di tale scadenza.

6. La parte interessata notifica senza indugio le misure adottate al Comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

7. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la parte inadempiente ottempera alle disposizioni del presente accordo.

ARTICOLO 25

Relazioni con altri accordi

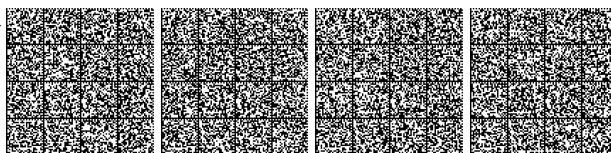
1. Le disposizioni del presente accordo prevalgono sulle disposizioni in materia contenute negli accordi bilaterali vigenti fra la Georgia e gli Stati membri. È tuttavia autorizzato l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dal presente accordo, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea e i loro cittadini.

2. Le parti si consultano nell'ambito del comitato misto, su richiesta di una delle due, sull'opportunità di una adesione della Georgia all'accordo ECAA.

3. Le parti, se diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'ICAO o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente accordo, consultano il comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

ARTICOLO 26

Modifiche

1. Se una delle parti desidera modificare le disposizioni del presente accordo, invia una notifica in tal senso al comitato misto.

2. Su proposta di una parte e conformemente al disposto del presente articolo, il comitato misto può decidere di modificare gli allegati del presente accordo.

3. La modifica all'accordo entra in vigore una volta completate le rispettive procedure interne di ciascuna parte.

4. Fatto salvo il rispetto del principio di non discriminazione e delle disposizioni del presente accordo, il presente accordo non pregiudica il diritto di ciascuna parte di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare unilateralmente la sua legislazione riguardante i trasporti aerei o un settore connesso citato all'allegato III del presente accordo.

5. Se una delle parti ritiene di adottare nuove disposizioni legislative o di modificare quelle esistenti relative al trasporto aereo o a un settore connesso di cui all'allegato III del presente accordo, essa ne informa l'altra parte in funzione della necessità e della possibilità. A richiesta di una delle parti, si può procedere ad uno scambio di opinioni in seno al Comitato misto.

6. Ogni parte informa regolarmente e il più presto possibile l'altra parte dell'adozione di nuove disposizioni di legge o delle modifiche apportate alla sua legislazione vigente relativa al trasporto aereo o a un settore connesso di cui all'allegato III del presente accordo. Su richiesta di una qualsiasi delle parti il Comitato misto procede, entro sessanta (60) giorni a partire dalla data della richiesta, ad uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tali nuove disposizioni legislative o modifiche ai fini del regolare funzionamento del presente accordo.

7. Successivamente allo scambio di opinioni di cui al paragrafo 6 del presente articolo, il Comitato misto:

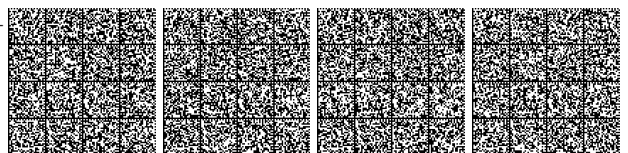
a) adotta una decisione che modifichi l'allegato III del presente accordo per recepire, eventualmente in base alla reciprocità, la nuova legislazione o la modifica considerata;

b) adottare una decisione che abbia come effetto di considerare le nuove disposizioni o le modifiche legislative in questione conformi al presente accordo; oppure

c) raccomanda eventuali altre misure, da adottarsi entro un periodo di tempo ragionevole, volte a salvaguardare il regolare funzionamento del presente accordo.

ARTICOLO 27

Scadenza

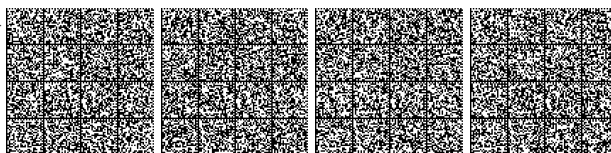
Ciascuna parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra parte di aver deciso di denunciare il presente accordo. Detto preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'ICAO e al Segretariato delle Nazioni Unite. Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che detto preavviso non venga ritirato di comune accordo prima della fine di tale periodo.

ARTICOLO 28

Registrazione presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e il Segretariato delle Nazioni Unite

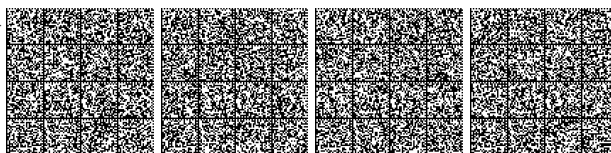
Il presente accordo e tutte le modifiche sono registrate presso l'ICAO e presso il Segretariato delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 29

Applicazione provvisorie ed entrata in vigore

1. Il presente accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota, contenuta in uno scambio di note diplomatiche fra le parti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, la Georgia consegna al Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea la sua nota diplomatica diretta all'Unione europea e ai suoi Stati membri, e il Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea consegna alla Georgia la nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. La nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri contiene la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

2. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, le parti convengono di applicare in via transitoria il presente accordo conformemente alle loro procedure interne o alla loro legislazione nazionale applicabile dal primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima nota con la quale le parti si sono notificate l'avvenuto espletamento delle procedure necessarie a tal fine.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a Bruxelles il 2 dicembre 2010 in duplice esemplare nelle lingue bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, olandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca, ungherese e georgiana, ciascun testo facente ugualmente fede.

ALLEGATO I

SERVIZI CONCORDATI E ROTTE SPECIFICATE

1. Il presente allegato è soggetto alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo.

2. Ciascuna parte accorda ai vettori aerei dell'altra parte i diritti di fornire servizi aerei sulle rotte specificate di seguito:

   a) per i vettori aerei dell'Unione europea: tutti i punti nell'Unione europea – punti intermedi nei paesi Euromed, ECAA, o i paesi di cui all'allegato IV – tutti i punti in Georgia - punti situati oltre;

   b) per i vettori aerei della Georgia: qualsiasi punto in Georgia – punti intermedi nei paesi Euromed, ECAA, o i paesi di cui all'allegato IV – qualsiasi punto nell'Unione europea

3. I servizi operati ai sensi del paragrafo 2 del presente allegato originano hanno come punto di partenza o destinazione nel territorio della Georgia, per i vettori aerei georgiani, e nel territorio dell'Unione europea per i vettori aerei dell'Unione europea.

4. I vettori aerei di entrambe le parti possono, su uno o su tutti i collegamenti, a loro discrezione:

   a) operare voli in una sola o nelle due direzioni;

   b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;

c) servire punti intermedi e punti situati oltre, come precisato al paragrafo 2 del presente allegato, nonché punti nei territori delle parti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;

d) omettere scali in qualsiasi punto;

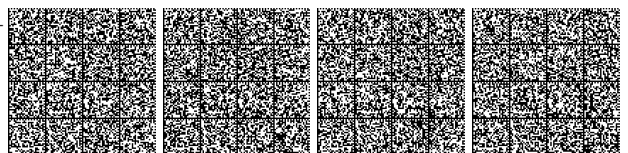
e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili ad un qualsiasi altro suo aeromobile in qualsiasi punto;

f) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;

g) trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra parte; e

h) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine.

5. Ciascuna parte accorda a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso offre in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti contraenti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dai vettori aerei dell'altra parte, tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, ambientali o connesse alla tutela della salute o in applicazione dell'articolo 8 (Condizioni di concorrenza) del presente accordo.

6. I vettori aerei di ciascuna parte possono servire, anche nell'ambito di accordi di code-sharing, qualsiasi punto ubicato in un paese terzo che non sia incluso nelle rotte specificate, purché non esercitino i diritti della quinta libertà.

ALLEGATO II

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

1. L'esecuzione e l'attuazione da parte della Georgia di tutte le disposizioni della legislazione dell'Unione europea relative al trasporto aereo di cui all'allegato III del presente accordo, tranne la legislazione relativa alla sicurezza di cui alla parte D dell'allegato III al presente accordo, sono oggetto di una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea che deve essere convalidata dal comitato misto. Detta valutazione deve essere condotta, al più tardi, entro due anni dall'entrata in vigore dell'accordo.

2. Fatte salve le disposizioni dell'allegato I al presente accordo, i servizi concordati e le rotte specificate del presente accordo non includono, fino al momento dell'adozione della decisione di cui al paragrafo 1 del presente allegato II all'accordo, il diritto di esercitare di diritti di quinti libertà, anche per i vettori aerei della Georgia tra i punti situati sul territorio dell'Unione europea.

   Tuttavia, tutti i diritti di traffico di quinta libertà già concessi da uno degli accordi bilaterali fra la Georgia e gli Stati membri dell'Unione europea possono continuare a essere esercitati a condizione che non vi sia discriminazione in base alla nazionalità.

3. L'attuazione della legislazione sulle sicurezza aerea da parte della Georgia è soggetta a valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea che è validata con decisione del comitato misto. Detta valutazione è eseguita al più tardi entro i tre anni successivi all'entrata in vigore del presente regolamento. Nel frattempo, la Georgia applica il doc. 30 della ECAC.

4. Alla fine del periodo transitorio, la parte confidenziale della legislazione in materia di sicurezza come disposto nell'allegato III, parte D del presente accordo è messa a disposizione dell'autorità competente della Georgia, su riserva di un accordo sullo scambio di informazioni sensibili in materia di sicurezza, in particolare di informazioni classificate dell'UE.

5. La transizione graduale della Georgia verso la completa applicazione della legislazione dell'Unione europea relativa al trasporto aereo di cui all'allegato III del presente accordo può essere oggetto di regolari valutazioni. Le valutazioni sono realizzate dalla Commissione europea in cooperazione con la Georgia.

6. Dalla data della decisione di cui al paragrafo 1 del presente allegato, la Georgia applicherà, in materia di concessione di licenze di esercizio, norme sostanzialmente equivalenti a quelle di cui al capo II del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità. Le disposizioni dell'articolo 4 del presente accordo relative al reciproco riconoscimento delle dichiarazioni di idoneità e/o di cittadinanza fatte dalle autorità competenti della Georgia sono applicate dalle competenti autorità dell'UE una volta ricevuta conferma da parte del Comitato misto della completa applicazione da parte della Georgia di dette licenze di esercizio.

7. Fatta salva una decisione adottata nell'ambito del comitato misto o dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia), la navigabilità di aeromobili immatricolati alla data della firma nel registro georgiano e utilizzati da operatori sotto il controllo regolamentare della Georgia privi di certificato tipo rilasciato dall'AESA conformemente alla legislazione applicabile dell'UE di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo può essere gestita sotto la responsabilità delle autorità competenti georgiane in conformità con i requisiti nazionali applicabili della Georgia fino alla data seguente:

   a) 1° gennaio 2015 per determinati aeromobili impiegati solo in operazioni di trasporto merci;

   b) 31 dicembre 2019 per determinati elicotteri e aeromobili leggeri e ultraleggeri impiegati in operazioni come la ricerca e il salvataggio, il lavoro aereo, l'addestramento, i voli di soccorso, l'aviazione agricola e i voli umanitari conformemente ai certificati di operabilità dei rispettivi vettori, a condizione che l'aeromobile rispetti le norme internazionali di sicurezza aerea fissate ai sensi della Convenzione. Questi aeromobili non beneficiano di nessun diritto supplementare ai sensi del presente accordo dopo l'adozione della decisione di cui al punto 1 del presente allegato.

____

ALLEGATO III

(Periodicamente aggiornato)

NORME APPLICABILI ALL'AVIAZIONE CIVILE

Le "disposizioni applicabili" degli atti seguenti sono applicabili conformemente al presente accordo salvo indicazione contraria al presente allegato o all'allegato II dell'accordo (disposizioni transitorie). Gli adattamenti specifici da apportare ai singoli atti sono riportati di seguito.

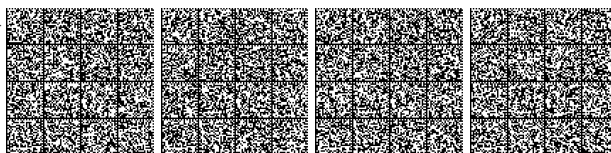
A. Accesso al mercato e questioni connesse

N. 95/93

Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità,

come modificato da:

Regolamento (CE) n. 894/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 maggio 2002, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93

Regolamento (CE) n. 1554/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93

Regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12 e articolo 14 bis, paragrafo 2

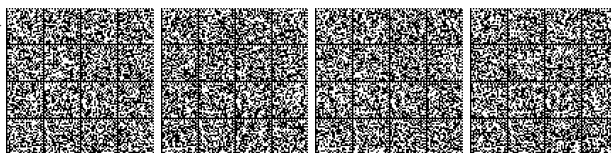
Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, paragrafo 2, il termine "la Commissione" deve essere inteso come "il comitato misto".

N. 96/67

Direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996 relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 25 e allegato

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 10, il termine "Stati membri" deve essere inteso come "Stati membri dell'Unione europea".

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 20, paragrafo 2, il termine "la Commissione" deve essere inteso come "il comitato misto".

N. 785/2004

Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8 e articolo 10, paragrafo 2

N. 2009/12

Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12

B. Gestione del traffico aereo

N. 549/2004

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4, articolo 6 e articoli da 9 a 14

N. 550/2004

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19 e allegati I e II

N. 551/2004

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11

N. 552/2004

Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12 e allegati da I a V

N. 2096/2005

Regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione, del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea

Modificato da:

Regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione, dell'8 novembre 2007, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2096/2005

Regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005

Regolamento (CE) n. 668/2008 della Commissione, del 15 luglio 2008, recante modifica degli allegati da II a V del regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda i metodi di lavoro e le procedure operative

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegati da I a V

N. 2150/2005

Regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo

N. 2006/23

Direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16, articoli 18, 19 e 20 e allegati da I a IV

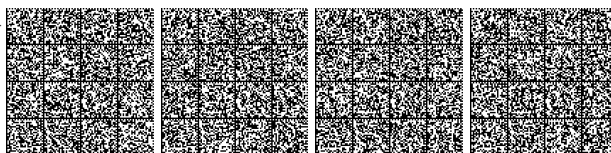
N. 730/2006

Regolamento (CE) n. 730/2006 della Commissione, dell'11 maggio 2006, riguardante la classificazione dello spazio aereo e l'accesso al di sopra del livello di volo 195 dei voli effettuati secondo le regole del volo a vista

N. 1794/2006

Regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea

N. 1033/2006

Regolamento (CE) n. 1033/2006 della Commissione, del 4 luglio 2006, recante disposizioni sulle procedure per i piani di volo nella fase che precede il volo nel contesto del cielo unico europeo

N. 1032/2006

Regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione, del 6 luglio 2006, che stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo

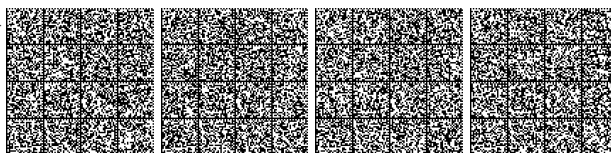
N. 219/2007

Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

Disposizioni applicabili: articolo 1, paragrafi 1, 2, 5, 6 e 7, articoli 2 e 3, articolo 4, paragrafo 1, e allegato

N. 633/2007

Regolamento (CE) n. 633/2007 della Commissione, del 7 giugno 2007, che stabilisce i requisiti per l'applicazione di un protocollo per il trasferimento di messaggi di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento dei voli tra gli enti di controllo del traffico aereo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7, la seconda e la terza frase dell'articolo 8, e allegati da I a IV

N. 1265/2007

Regolamento (CE) n. 1265/2007 della Commissione, del 26 ottobre 2007, che stabilisce le prescrizioni relative alla spaziatura tra i canali per le comunicazioni vocali bordo-terra per il cielo unico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegati I e IV

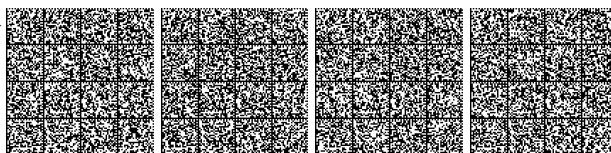
N. 1315/2007

Regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione, dell'8 novembre 2007, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2096/2005

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15

N. 482/2008

Regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 e allegati I e II

N. 668/2008

Regolamento (CE) n. 668/2008 della Commissione, del 15 luglio 2008, recante modifica degli allegati da II a V del regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda i metodi di lavoro e le procedure operative

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 2

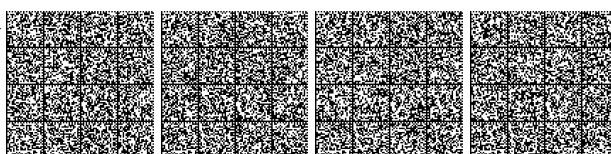
N. 1361/2008

Regolamento (CE) n. 1361/2008 del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 219/2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 (tranne l'articolo 1, paragrafo 6), l'allegato (tranne i punti 11 e 12).

N. 29/2009

Regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15 e allegati I e VII

N. 30/2009

Regolamento (CE) n. 30/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1032/2006 per quanto riguarda i requisiti dei sistemi automatici di scambio di dati di volo con funzioni di supporto per i servizi di collegamento dati

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 2 e allegato

N. 262/2009

Regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione, del 30 marzo 2009, che fissa i requisiti per l'assegnazione e l'uso coordinati dei codici dell'interrogatore modo S per il cielo unico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 13 e allegati I e III

N. 1070/2009

Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5, ad eccezione dell'articolo 1, paragrafo 4,

C. Sicurezza dell'aviazione

N. 3922/91

Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

Modificato da:

Regolamento (CE) n. 2176/96 della Commissione del 13 novembre 1996 che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio

Regolamento (CE) n. 1069/1999 della Commissione, del 25 maggio 1999, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento del Consiglio (CEE) n. 3922/91

Regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione, del 28 dicembre 2000, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Regolamento (CEE) n. 1899/2006 del Consiglio, del 12 dicembre 2006, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

Regolamento (CE) n. 1900/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che modifica il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

Regolamento (CE) n. 8/2008 della Commissione, del 11 dicembre 2007, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili

Regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione, del 20 agosto 2008, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10, da 12 a 13, a eccezione dell'articolo 4, paragrafo 1, e dell'articolo 8, paragrafo 2 (seconda frase), allegati da I a III.

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, il termine "Stati membri" deve essere inteso come "Stati membri dell'Unione europea".

N. 216/2008

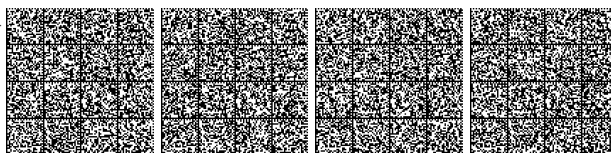
Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 68 ad eccezione dell'articolo 65, dell'articolo 69, paragrafo 1, secondo comma, dell'articolo 69, paragrafo 4, degli allegati da I a VI

Modificato da:

Regolamento (CE) n. 690/2009 della Commissione del 30 luglio 2009 che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 3 (tranne l'articolo 1.7 che stabilisce nuovi articoli 8bis, paragrafo 5, 8ter, paragrafo 5 e 8quater, paragrafo 10) e allegato

N. 94/56

Direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12

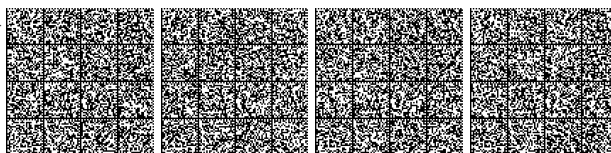
N. 2003/42

Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11 e allegati I e II

N. 1321/2007

Regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione, del 12 novembre 2007, che stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile scambiate in conformità della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4

N. 1330/2007

Regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione, del 24 settembre 2007, che stabilisce le modalità per la diffusione alle parti interessate delle informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegati I e II

N. 1702/2003

Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

Modificato da:

regolamento (CE) n. 381/2005 della Commissione, del 7 marzo 2005, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003

regolamento (CE) n. 706/2006 della Commissione, dell'8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto concerne il periodo durante il quale uno Stato membro può emettere approvazioni di durata limitata

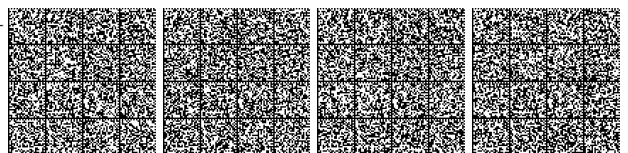
regolamento (CE) n. 335/2007 della Commissione, del 28 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto riguarda le regole di attuazione per la certificazione ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze

regolamento (CE) n. 375/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

regolamento (CE) n. 287/2008 della Commissione, del 28 marzo 2008, relativo alla proroga del periodo di validità di cui all'articolo 2 quater, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1702/2003

regolamento (CE) n. 1057/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, che modifica l'appendice II dell'allegato del regolamento (CE) n. 1702/2003 concernente il certificato di revisione dell'aeronavigabilità (modulo AESA 15a)

regolamento (CE) n. 1194/2009 della Commissione, del 30 novembre 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

Nota: Corretto dalla rettifica al regolamento (CE) n. 1194/2009 della Commissione, del 30 novembre 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4 e allegato. I periodo di transizioni di cui al presente regolamento sono stabiliti dal comitato congiunto.

N. 2042/2003

Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

Modificato da:

regolamento (CE) n. 707/2006 della Commissione, del 8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 per quanto riguarda le approvazioni di durata limitata e gli allegati I e III

regolamento (CE) n. 376/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

regolamento (CE) n. 1056/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

regolamento (CE) n. 127/2010, del 5 febbraio 2010, della Commissione recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e IV

N. 104/2004

Regolamento (CE) n. 104/2004 della Commissione, del 22 gennaio 2004, recante norme sull'organizzazione e sulla composizione della commissione di ricorso dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7 e allegato

N. 593/2007

Regolamento (CE) n. 593/2007 della Commissione, del 31 maggio 2007, relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Modificato da:

Regolamento (CE) n. 1356/2008 della Commissione, del 23 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 593/2007 relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12, articolo 14, paragrafo 2 e allegato

N. 736/2006

Regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione, del 16 maggio 2006, concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione

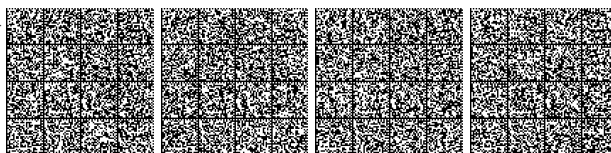
Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18

N. 768/2006

Regolamento (CE) n. 768/2006 della Commissione, del 19 maggio 2006, recante attuazione della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari e relativo alla gestione del sistema informativo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5

N. 2111/2005

Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE

Disposizioni applicabili: articoli 1-13, allegato

Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati da A a C

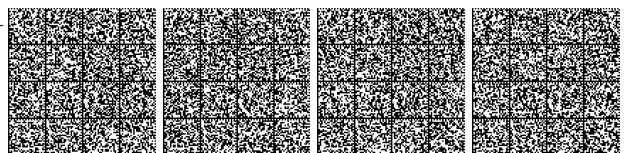
Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 3 e allegati A e B

D. Protezione dell'aviazione

N. 300/2008

Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18, articolo 21, paragrafo 2 e allegato

N. 18/2010

Regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione, dell'8 gennaio 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile

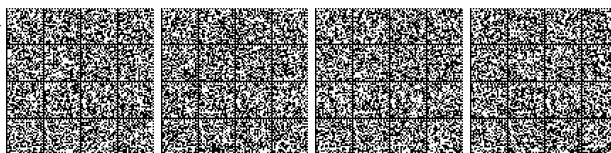
N. 272/2009

Regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

N. 1254/2009

Regolamento (UE) n. 1254/2009 della Commissione, del 18 dicembre 2009, che definisce i criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative

Regolamento (UE) n. .../... della Commissione, del [...] che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile [in fase di adozione UE]

Decisione (UE) n. ...... della Commissione del ... che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile contenente le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 [in fase di adozione UE]

E. Ambiente

N. 2006/93

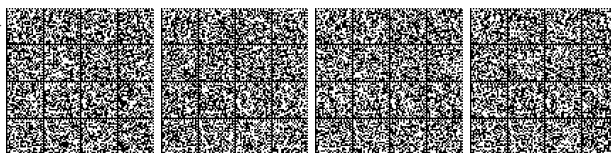
Direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e II

N. 2002/30

Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

Modificata o adeguata dall'Atto di adesione del 2003 e dall'Atto di adesione del 2005

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15 e allegati I e II

N. 2002/49

Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16 e allegati I e VI

F. Aspetti sociali

N. 2000/79

Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers'Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)

Disposizioni applicabili: articoli da 2 a 3 e allegato

N. 2003/88

Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19, articoli da 21 a 24 e articoli da 26 a 29

G. Protezione dei consumatori

N. 90/314

Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10

N. 95/46

Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 34

N. 2027/97

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti come modificato da:

Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8

N. 261/2004

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17

N. 1107/2006

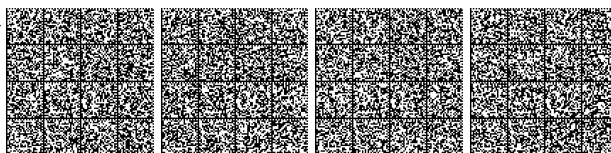
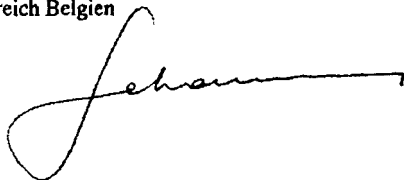
Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17 e allegati I e II

H. Normativa in altri settori

N. 80/2009

Regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18 e allegati I e II

ALLEGATO IV

Elenco degli altri Stati di cui all'articolo 3 e 4 e all'allegato I

1. Repubblica d'Islanda (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo);

2. Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo);

3. Regno di Norvegia (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo);

4. La Confederazione elvetica (ai sensi dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione elvetica).

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien

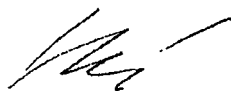
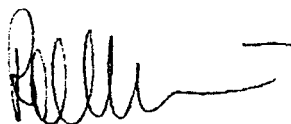
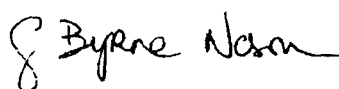
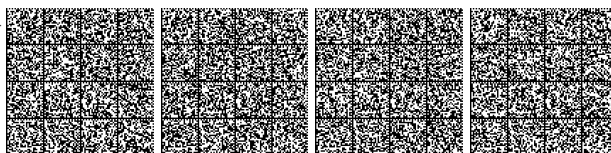
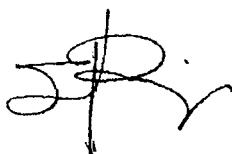
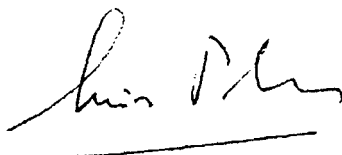
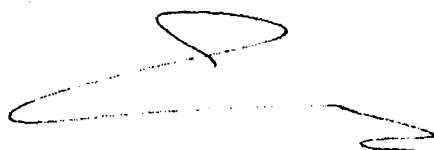
Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

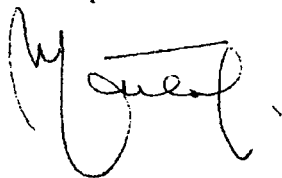
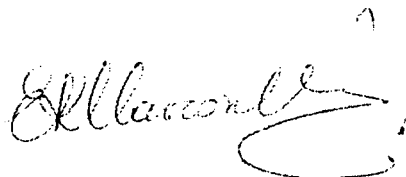
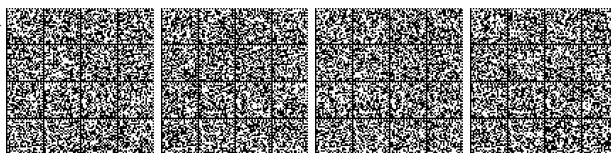
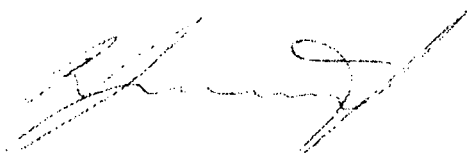
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България

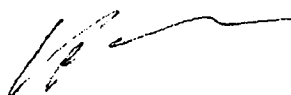
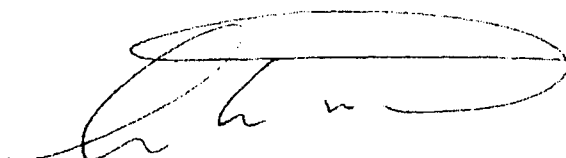
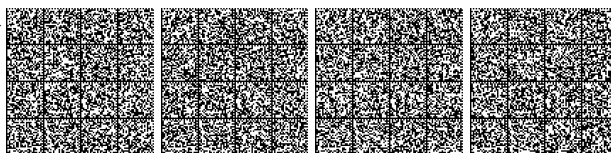
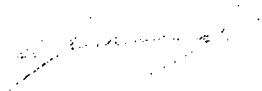
Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

EU/GE/X 3

Eesti Vabariigi nimel

Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία

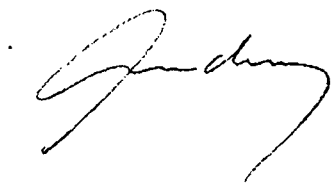
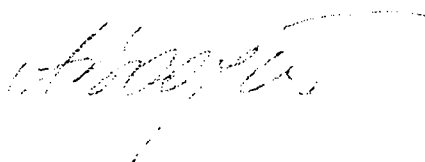
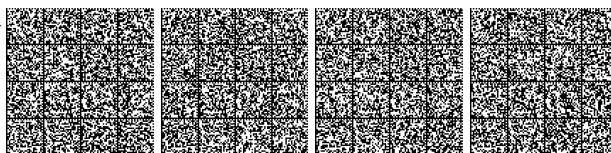
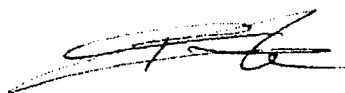
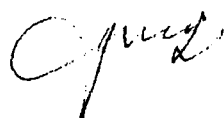
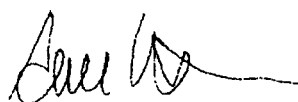
Por el Reino de España

Pour la République française

EU/GE/X 5

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā –

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

EU/GE/X 7

A Magyar Köztársaság részéről

Għal Malta

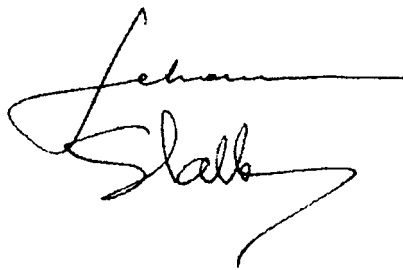
Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

EU/GE/X 9

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

EU/GE/X 11

. För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

საქართველოს სახელით

EU/GE/X 13

Гореходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis
Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
It-test preċedenti huwa kopja ċċertifikata vera ta' l-oriġinal ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju
Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
Bruselas,
Brusel,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Brüssel,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addì, **15 -12- 2010**
Briselē,
Briuselis,
Brüsszel,
Brussel, il
Brussel,
Bruksela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Bryssel,
Bryssel den

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General of the Council of the European Union
Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

K. GRETSCHMANN
Directeur Général

LAVORI PREPARATORI

Camera dei deputati (atto n. 4565):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (Frattini) il 29 luglio 2011.

Assegnato alla III Commissione (affari esteri e comunitari), in sede referente, il 12 settembre 2011 con pareri delle Commissioni I, V, VI, IX, X, e XIV.

Esaminato dalla III Commissione (affari esteri e comunitari), in sede referente, il 21 settembre 2011 ed il 13 ottobre 2011.

Esaminato in Aula il 17 ottobre 2011 ed approvato il 20 ottobre 2011.

Senato della Repubblica (atto n. 2987):

Assegnato alla 3ª Commissione (affari esteri, emigrazione), in sede referente, il 2 novembre 2011 con pareri delle Commissioni 1ª, 5ª, 6ª, 8ª, 10ª e 14ª.

Esaminato dalla 3ª Commissione (affari esteri e comunitari), in sede referente, il 6 dicembre 2011 e il 10 gennaio 2012.

Esaminato in Aula ed approvato il 10 gennaio 2012.

12G0021

LEGGE 2 febbraio 2012, n. **8**.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro, con Allegati, fatto a Bruxelles il 15 dicembre 2010.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Autorizzazione alla ratifica

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro, con Allegati, fatto a Bruxelles il 15 dicembre 2010.

Art. 2.

Ordine di esecuzione

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 29 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

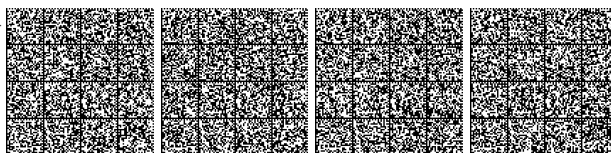
La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 2 febbraio 2012

NAPOLITANO

MONTI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

TERZI DI SANT'AGATA, *Ministro degli affari esteri*

Visto, *il Guardasigilli:* SEVERINO

ЕВРО-СРЕДИЗЕМНОМОРСКО СПОРАЗУМЕНИЕ
В ОБЛАСТТА НА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО
МЕЖДУ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ И НЕГОВИТЕ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ, ОТ ЕДНА СТРАНА,
И ХАШЕМИТСКО КРАЛСТВО ЙОРДАНИЯ, ОТ ДРУГА СТРАНА

ACUERDO EUROMEDITERRÁNEO DE AVIACIÓN
ENTRE LA UNIÓN EUROPEA
Y SUS ESTADOS MIEMBROS, POR UNA PARTE,
Y EL REINO HACHEMÍ DE JORDANIA, POR OTRA

EVROPSKO–STŘEDOMOŘSKÁ LETECKÁ DOHODA
MEZI
EVROPSKOU UNIÍ A JEJÍMI ČLENSKÝMI STÁTY NA JEDNÉ STRANĚ
A JORDÁNSKÝM HÁŠIMOVSKÝM KRÁLOVSTVÍM NA STRANĚ DRUHÉ

EURO-MIDDELHAVS-AFTALE OM LUFTFART
MELLEM DEN EUROPÆISKE UNION
OG DENS MEDLEMSSTATER PÅ DEN ENE SIDE
OG DET HASHEMITISKE KONGERIGE JORDAN PÅ DEN ANDEN SIDE

EUROPA-MITTELMEER-LUFTVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION
UND IHREN MITGLIEDSTAATEN EINERSEITS
UND DEM HASCHEMITISCHEN KÖNIGREICHJORDANIEN ANDERERSEITS

EUROOPA LIIDU
JA SELLE LIIKMESRIIKIDE
NING JORDAANIA HAŠIMIIDI KUNINGRIIGI VAHELINE
EUROOPA – VAHEMERE PIIRKONNA LENNUNDUSLEPING

ΕΥΡΩΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΉΣ ΈΝΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΏΝ ΜΕΛΏΝ ΤΗΣ, ΑΦΕΝΌΣ,
ΚΑΙ ΤΟΥ ΧΑΣΕΜΙΤΙΚΟΎ ΒΑΣΙΛΕΊΟΥ ΤΗΣ ΙΟΡΔΑΝΙΑΣ, ΑΦΕΤΕΡΟΥ

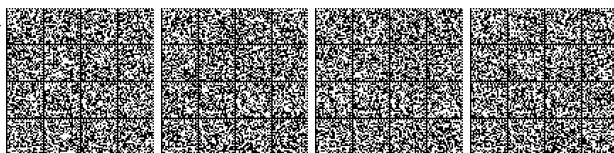
EURO-MEDITERRANEAN AVIATION AGREEMENT
BETWEEN THE EUROPEAN UNION
AND ITS MEMBER STATES, OF THE ONE PART,
AND THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN, OF THE OTHER PART

ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS
ENTRE L'UNION EUROPÉENNE
ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART,
ET LE ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE, D'AUTRE PART

ACCORDO EUROMEDITERRANEO
NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO
TRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI, DA UN LATO,
E IL REGNO HASCEMITA DI GIORDANIA, DALL'ALTRO

EIROPAS UN VIDUSJŪRAS REĢIONA VALSTU
AVIĀCIJAS NOLĪGUMS STARP EIROPAS SAVIENĪBU UN
TĀS DALĪBVALSTĪM, NO VIENAS PUSES,
UN JORDĀNIJAS HĀŠIMĪTU KARALISTI, NO OTRAS PUSES

EUROPOS SĄJUNGOS BEI JOS VALSTYBIŲ NARIŲ
IR JORDANIJOS HAŠIMITŲ KARALYSTĖS
EUROPOS IR VIDURŽEMIO JŪROS REGIONO VALSTYBIŲ
AVIACIJOS SUSITARIMAS

EU/JO:X 1a

EUROMEDITERRÁN LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS
EGYRÉSZRŐL AZ EURÓPAI UNIÓ
ÉS TAGÁLLAMAI,
MÁSRÉSZRŐL A JORDÁN HASIMITA KIRÁLYSÁG KÖZÖTT

IL-FTEHIM EWRO-MEDITERRANJU DWAR L-AVJAZZJONI
BEJN L-UNJONI EWROPEA
U L-ISTATI MEMBRI TAGĦHA, MINN NAĦA WAĦDA,
U R-RENJU ĦAXEMITA TAL-ĠORDAN, MIN-NAĦA L-OĦRA

EUROMEDITERRANE LUCHTVAARTOVEREENKOMST
TUSSEN DE EUROPESE UNIE
EN HAAR LIDSTATEN, ENERZIJDS,
EN HET HASJEMITISCHE KONINKRIJK JORDANIË, ANDERZIJDS

EUROŚRÓDZIEMNOMORSKA UMOWA LOTNICZA
MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ
I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI Z JEDNEJ STRONY,
A JORDAŃSKIM KRÓLESTWEM HASZYMIDZKIM Z DRUGIEJ STRONY

ACORDO DE AVIAÇÃO EUROMEDITERRÂNICO
ENTRE A UNIÃO EUROPEIA
E OS SEUS ESTADOS-MEMBROS, POR UM LADO,
E O REINO HACHEMITA DA JORDÂNIA, POR OUTRO

ACORD EURO-MEDITERANEAN PRIVIND SERVICIILE AERIENE
ÎNTRE UNIUNEA EUROPEANĂ
ŞI STATELE MEMBRE ALE ACESTEIA PE DE O PARTE,
ŞI REGATUL HAŞEMIT AL IORDANIEI, PE DE ALTĂ PARTE

EURO-STREDOMORSKÁ DOHODA O LETECKEJ DOPRAVE
MEDZI EURÓPSKOU ÚNIOU
A JEJ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI NA JEDNEJ STRANE
A JORDÁNSKYM HÁŠIMOVSKÝM KRÁĽOVSTVOM NA STRANE DRUHEJ

EVRO-SREDOZEMSKI LETALSKI SPORAZUM
MED EVROPSKO UNIJO
IN NJENIMI DRŽAVAMI ČLANICAMI NA ENI STRANI
TER HAŠEMITSKO KRALJEVINO JORDANIJO NA DRUGI STRANI

EUROOPAN UNIONIN JA
SEN JÄSENVALTIOIDEN SEKÄ
JORDANIAN HAŠEMIITTISEN KUNINGASKUNNAN VÄLINEN
EURO–VÄLIMERI-ILMAILUSOPIMUS

EUROPA–MEDELHAVSAVTAL
OM LUFTFART MELLAN EUROPEISKA UNIONEN
OCH DESS MEDLEMSSTATER, Å ENA SIDAN,
OCH HASHEMITISKA KONUNGARIKET JORDANIEN, Å ANDRA SIDAN

اتفاقية الطيران الأوروبية المتوسطية بين الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه كطرف أول
والمملكة الأردنية الهاشمية كطرف ثان

EU/JO:X 1b

ACCORDO EUROMEDITERRANEO NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO TRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI, DA UN LATO, E IL REGNO HASCEMITA DI GIORDANIA, DALL'ALTRO

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti contraenti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in prosieguo designati come gli "Stati membri", e

L'UNIONE EUROPEA,

da un lato, e

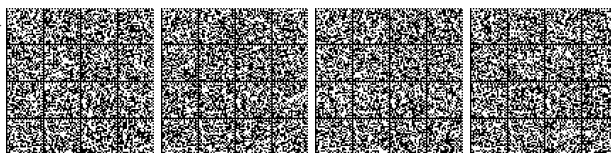
IL REGNO HASCEMITA DI GIORDANIA, in prosieguo denominato "Giordania",

dall'altro,

DESIDERANDO promuovere un sistema di aviazione internazionale basato sulla leale concorrenza tra vettori aerei nel mercato, con un minimo di regolamentazioni e interventi governativi;

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo internazionale, anche tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

RICONOSCENDO l'importanza del trasporto aereo per la promozione degli scambi commerciali, del turismo e degli investimenti;

DESIDERANDO dar modo ai vettori aerei di offrire ai passeggeri e ai trasportatori prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

RICONOSCENDO i benefici potenziali della cooperazione normativa e, nella misura del possibile, dell'armonizzazione delle normative in materia di trasporto aereo;

DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti dei vettori aerei, beneficino di un ambiente liberalizzato;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza e protezione nei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidono negativamente sul funzionamento del trasporto aereo e minano la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

PRENDENDO ATTO della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

RICONOSCENDO che il presente accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo rientra nel quadro del partenariato euromediterraneo prospettato nella dichiarazione di Barcellona del 28 novembre 1995;

PRENDENDO ATTO della volontà comune di promuovere uno spazio aereo euromediterraneo basato sui principi della convergenza sul piano regolamentare, della cooperazione normativa e della liberalizzazione dell'accesso al mercato;

PRENDENDO ATTO della dichiarazione comune della Arab Civil Aviation Commission e della Arab Air Carriers Organization, da una parte, e della Direzione generale Energia e Trasporti, dall'altra, firmata il 16 novembre 2008 a Sharm El Sheikh;

DESIDERANDO assicurare la parità di trattamento a tutti i vettori aerei e garantire loro eque e pari opportunità di fornire i servizi aerei di cui al presente accordo;

RICONOSCENDO l'importanza di regolamentare l'assegnazione di bande orarie sulla base di eque e pari opportunità per i vettori aerei in modo da garantire un trattamento neutrale e non discriminatorio per tutti i vettori aerei;

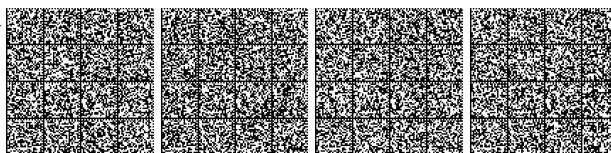
RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra vettori aerei e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo;

AFFERMANDO l'importanza di ridurre le emissioni di gas serra dovute all'aviazione e di proteggere l'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica dell'aviazione internazionale;

PRENDENDO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montréal il 28 maggio 1999, se e in quanto entrambe le parti sono firmatarie di tale Convenzione;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo costituito dagli accordi esistenti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, i vettori aerei, i lavoratori e le comunità di entrambe le parti contraenti;

OSSERVANDO che il fine di tale accordo è quello di essere applicato in maniera progressiva ma integrale, e che grazie ad un apposito meccanismo si potrà conseguire una sempre più stretta armonizzazione con la normativa comunitaria,

HANNO CONVENUTO LE DISPOSIZIONI SEGUENTI:

ARTICOLO 1

Definizioni

Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

1) "servizio concordato" e "rotta determinata", il trasporto aereo internazionale a norma dell'articolo 2 (Diritti di traffico) e dell'allegato I al presente accordo;

2) "accordo", il presente accordo, i suoi allegati e ogni loro emendamento;

3) "trasporto aereo", il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione, che, per chiarezza, include i trasporti aerei di linea e fuori linea (charter) e un servizio integrale di trasporto merci;

4) "accordo di associazione", l'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da un lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro lato, fatto a Bruxelles il 24 novembre 1997;

5) "nazionalità", il fatto che un vettore aereo soddisfi le esigenze relative ad aspetti quali la sua proprietà, il suo controllo effettivo e la propria sede principale di attività;

6) "autorità competenti", gli organismi o enti pubblici responsabili per lo svolgimento delle funzioni amministrative di cui al presente accordo;

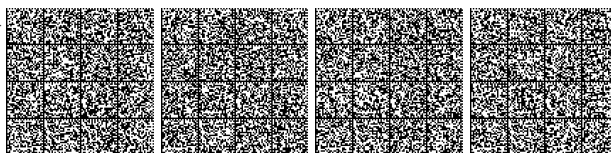
7) "parti contraenti", da un lato l'Unione europea o i suoi Stati membri, ovvero l'Unione europea e i suoi Stati membri, nell'ambito delle rispettive competenze, e dall'altro la Giordania;

8) "convenzione", la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, la quale include:

   a) ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a), della convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dalla Giordania che dallo o dagli Stati membri dell'Unione europea, e

   b) tutti gli allegati e i relativi emendamenti adottati a norma dell'articolo 90 della convenzione stessa, qualora tali allegati o emendamenti siano entrati in vigore simultaneamente per la Giordania e per lo Stato membro o per gli Stati membri dell'Unione europea;

9) "idoneità", l'idoneità di un vettore aereo a operare servizi aerei internazionali, in altre parole, la capacità finanziaria soddisfacente e le competenze appropriate in materia di gestione e la sua disponibilità a conformarsi alle disposizioni legislative e regolamentari e agli obblighi relativi alle operazioni di detti servizi;

10) "paese ECAA", qualsiasi paese parte dell'accordo multilaterale che istituisce lo Spazio aereo comune europeo (gli Stati membri dell'Unione europea, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Repubblica di Serbia e il Kosovo, come è definito nella risoluzione n. 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite);

11) "paese Euromed", ogni paese mediterraneo partecipante alla politica europea di vicinato (cioè Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Libano, Giordania, Israele, il territorio palestinese, Siria e Turchia);

12) "diritto della quinta libertà", il diritto o il privilegio concesso da uno Stato ("Stato concedente") ai vettori aerei di un altro Stato ("Stato concessionario") di fornire servizi di trasporto aerei internazionali tra il territorio dello stato concedente e il territorio di uno Stato terzo, a condizione che questi servizi abbiano come punto di partenza o di destinazione il territorio dello Stato concessionario;

13) "trasporto aereo internazionale", il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di ameno due Stati;

14) "cittadino", qualsiasi persona fisica o giuridica avente nazionalità giordana per la parte giordana, o la nazionalità di uno Stato membro per la parte europea, se e in quanto, nel caso di una persona giuridica, essa è sempre effettivamente controllata, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, da persone fisiche o giuridiche aventi nazionalità giordana per la parte giordana, o da persone fisiche o giuridiche aventi la nazionalità di uno Stato membro o di uno dei paesi terzi identificati nell'allegato IV, per la parte europea;

15) "licenze di esercizio", nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri le licenze di esercizio e ogni documento o certificato relativo rilasciato ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008 , recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) e di ogni strumento che dovesse succedergli e, nel caso della Giordania, le licenze, i certificati, i permessi o le esenzioni rilasciati ai sensi del JCAR, parte 119;

16) "prezzo",

- le "tariffe aeree passeggeri", che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti o altri venditori di biglietti per il proprio trasporto e per quello dei loro bagagli sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la rimunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari; e

- "tariffe aeree merci", il prezzo da pagarsi per il trasporto di merci nonché le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari.

Questa definizione comprende, quando pertinente, il trasporto di superficie connesso al trasporto aereo internazionale e le condizioni applicabili.

17) "principale centro di attività", la sede principale o sociale di un vettore aereo comunitario nel territorio della parte contraente in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo;

18) "oneri di servizio pubblico", tutti gli oneri imposti ai vettori aerei esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su una determinata rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione e capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale. I vettori aerei possono essere indennizzati dalla parte contraente per l'adempimento degli oneri di servizio pubblico;

19) "SESAR", l'attuazione tecnica del Cielo unico europeo, che coordina e sincronizza la ricerca, lo sviluppo e l'applicazione delle nuove generazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo;

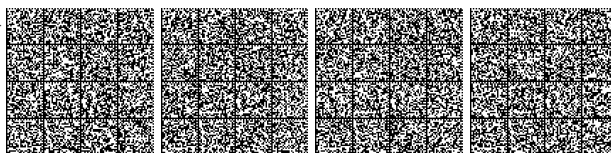
20) "sovvenzioni", qualsiasi contributo finanziario concesso dalle autorità o da un organismo regionale o altro organismo pubblico, ossia quando:

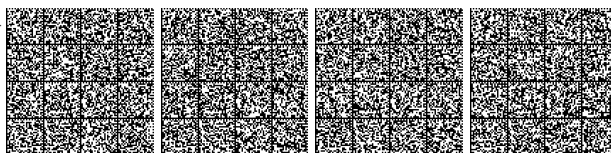
a) provvedimenti del governo, di un ente regionale o di un altro organismo pubblico comportino il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di sovvenzioni, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi alla società o l'assunzione di passivi della società, quali ad esempio garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, l'assetto azionario, la protezione contro il fallimento o un'assicurazione;

b) la pubblica amministrazione o un organismo regionale o altro ente pubblico rinuncia ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuote;

c) la pubblica amministrazione, un ente regionale o altro ente pubblico, fornisce beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquista beni o servizi; oppure

d) un governo, un ente regionale o altro organismo pubblico effettua versamenti ad un meccanismo di finanziamento, o incarica o dà ordine ad un organismo privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate ai punti da a) a c) che precedono, che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisce per nessun aspetto dalle prassi normalmente adottate dai governi,

e viene in tal modo conferito un vantaggio;

21) "territorio", nel caso della Giordania, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne ed il mare territoriale sotto la sua sovranità o giurisdizione e, nel caso dell'Unione europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea e alle condizioni sancite da tali trattati e da ogni strumento che dovesse succedere loro; Resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; per l'aeroporto di Gibilterra resta inoltre sospesa l'applicazione delle misure UE in materia di liberalizzazione del trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente alla dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006; e

22) "onere di uso", un onere imposto ai vettori aerei a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connesse e che, se del caso, tengano conto dei costi ambientali causati dalle emissioni sonore.

TITOLO I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 2

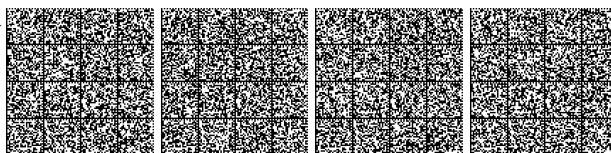
Diritti di traffico

1. Ciascuna parte contraente concede all'altra parte contraente, in conformità dell'allegato I e dell'allegato II del presente accordo, i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte dei vettori dell'altra parte contraente:

a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;

b) il diritto di effettuare scali nel suo territorio per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo (per scopi non di traffico);

c) nell'effettuare un servizio concordato su una rotta specificata, il diritto di effettuare scali sul suo territorio al fine di imbarcare e sbarcare il traffico internazionale di passeggeri, merci e/o posta, separatamente o in combinazione; e

d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata in modo da conferire ai vettori:

a) della Giordania il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro;

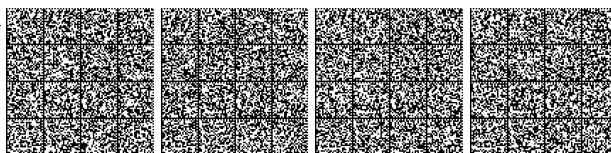
b) dell'Unione europea il diritto di caricare, nel territorio della Giordania, passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio della Giordania.

ARTICOLO 3

Autorizzazione

1. Una volta ricevute da un vettore aereo di una delle parti contraenti le domande di autorizzazione di esercizio, le autorità competenti dell'altra parte contraente concedono le opportune autorizzazioni con tempi procedurali minimi, a condizione che:

a) per un vettore della Giordania:

– il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività in Giordania e sia titolare di una licenza di esercizio conforme alle norme del Regno hascemita di Giordania;

- il Regno hascemita di Giordania eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo; e

- il vettore aereo appartenga a, e sia effettivamente controllato da, direttamente o per partecipazione maggioritaria la Giordania e/o suoi cittadini;

b) per un vettore dell'Unione europea:

- il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e sia titolare di una valida licenza di esercizio; e

- lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata;

- il vettore aereo appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri e/o a cittadini di Stati membri, o ad altri Stati indicati nell'allegato IV e/o a cittadini di questi altri Stati;

c) il vettore aereo risponda alle condizioni di cui alle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dall'autorità competente in materia di operazioni di trasporto aereo internazionale; e

d) vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 13 (Sicurezza aerea) e all'articolo 14 (Protezione della navigazione aerea) del presente accordo.

ARTICOLO 4

Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni

1. Le autorità competenti di ciascuna parte contraente hanno il diritto di rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra parte contraente qualora:

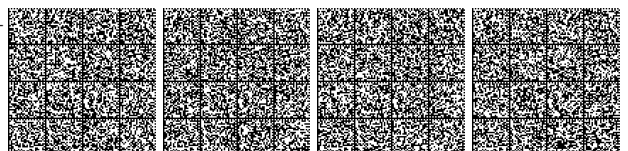
a) per un vettore della Giordania:

- il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività in Giordania o non sia titolare di una licenza di esercizio valida in conformità alla legislazione applicabile della Giordania;

- la Giordania non eserciti e non mantenga l'effettivo controllo regolamentare del vettore aereo; oppure

- il vettore aereo non appartenga a, e non sia effettivamente controllato da, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, la Giordania e/o suoi cittadini;

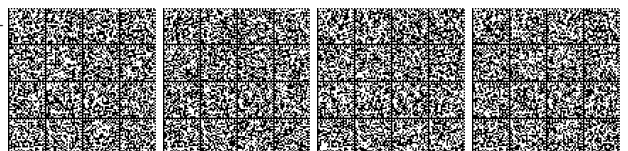
b) per un vettore dell'Unione europea:

- il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività o eventualmente la propria sede legale nel territorio di uno Stato membro a norma del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, o non sia titolare di una licenza di esercizio conforme al diritto dell'Unione;

- lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) non eserciti o mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo ovvero l'autorità aeronautica competente non sia chiaramente indicata; oppure

- il vettore aereo non appartenga a, e non sia effettivamente controllato da, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, gli Stati membri e/o cittadini di Stati membri, o altri Stati indicati nell'allegato IV e/o cittadini di questi altri Stati;

c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di cui all'articolo 6 (Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari) del presente accordo; oppure

d) non vengano osservate o fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 13 (Sicurezza aerea) ed all'articolo 14 (Protezione della navigazione aerea) del presente accordo.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) o d), i diritti conferiti dal presente articolo di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi ai vettori aerei di una parte contraente possono essere esercitati solamente in conformità alla procedura di cui all'articolo 23 (Misure di salvaguardia) del presente accordo. In ogni caso, l'esercizio di tali diritti deve essere adeguato, proporzionato e limitato allo stretto necessario, per quanto riguarda la sua portata e la sua durata ed esclusivamente diretto al o ai vettori aerei interessati, fatto salvo il diritto delle parti contraenti di intervenire ai sensi dell'articolo 22 (Risoluzione delle controversie e arbitrato) del presente accordo.

3. Nessuna delle parti contraenti fa uso dei diritti ad esse conferiti dal presente articolo di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi di uno o più vettori aerei delle parti contraenti sulla base del fatto che la proprietà della partecipazione di maggioranza e il controllo effettivo di detto vettore aereo sono detenuti in un altro paese Euromed o da cittadini di un altro paese Euromed, nella misura in cui detto paese Euromed sia parte di un simile accordo euro mediterraneo nel settore del trasporto aereo e offra la reciprocità di trattamento.

ARTICOLO 4 bis

Riconoscimento reciproco di determinazioni regolamentari per quanto riguarda l'idoneità e la nazionalità delle compagnie aeree

1. Una volta ricevuta la richiesta di autorizzazione di un vettore aereo di una delle parti contraenti, le autorità competenti dell'altra parte contraente riconoscono le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità e/o della cittadinanza adottate dalle autorità competenti della prima parte contraente in relazione a tale vettore aereo come se tale decisione fosse stata adottata dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti al paragrafo 2 seguente.

2. Se, una volta ricevuta la richiesta di autorizzazione di un vettore aereo, o dopo la concessione di tale autorizzazione, le autorità competenti della parte contraente ricevente hanno motivi specifici per ritenere che, nonostante la determinazione effettuata dalle autorità competenti dell'altra parte contraente, non siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 3 (Autorizzazione) del presente accordo per la concessione degli opportuni permessi o autorizzazioni, devono prontamente informarne tali autorità, suffragando in modo plausibile la loro posizione. In tal caso ciascuna parte contraente può chiedere l'avvio di consultazioni, eventualmente anche con rappresentanti delle autorità competenti di entrambe le parti contraenti, e/o richiedere ulteriori informazioni in relazione al problema di cui trattasi. Tali richieste devono essere soddisfatte nei tempi più brevi praticabili. Qualora non si pervenga a una soluzione, ciascuna parte contraente può sottoporre la questione all'esame del comitato misto istituito a norma dell'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo.

3. Il presente articolo non si riferisce al riconoscimento delle determinazioni in relazione a:

– certificati o licenze di sicurezza;

– disposizioni in materia di sicurezza; oppure

– copertura assicurativa.

ARTICOLO 5

Investimenti

1. La Giordania può adottare misure volte a consentire la proprietà maggioritaria e/o il controllo effettivo di vettori aerei della Giordania da parte di Stati membri o loro cittadini.

2. Previa verifica del comitato misto istituito ai sensi dell'articolo 21 (Comitato misto), paragrafo 10, dell'esistenza di reciproci accordi, le parti contraenti consentono la proprietà maggioritaria e/o il controllo effettivo dei vettori aerei giordani da parte di Stati membri o loro cittadini, oppure di vettori aerei dell'Unione europea da parte della Giordania o di suoi cittadini.

3. Possono essere autorizzati specifici progetti di investimento ai sensi del presente articolo in virtù di decisioni preliminari del comitato misto istituito dal presente accordo. Tali decisioni possono precisare le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente accordo e dei servizi tra paesi terzi e le parti contraenti. Le disposizioni dell’articolo 21 (Comitato misto), paragrafo 9, del presente accordo non si applicano a questo tipo di decisioni.

ARTICOLO 6

Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

1. Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di una parte contraente che disciplinano sul suo territorio l'ingresso o l'uscita di vettori di trasporto aereo internazionale o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili devono essere osservate dai vettori dell'altra parte contraente all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte contraente.

2. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte contraente che disciplinano sul suo territorio l'ammissione o la partenza di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili (quali i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, le questioni doganali e le misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali) devono essere osservate da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi o merci dei vettori aerei dell'altra parte contraente all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte contraente.

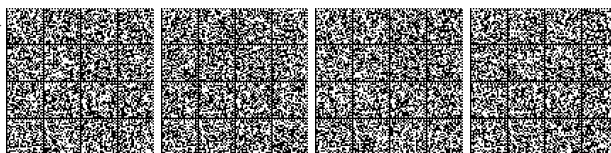
ARTICOLO 7

Condizioni di concorrenza

1. Le parti contraenti riaffermano l'applicazione al presente accordo dei principi di cui al titolo IV, capo II, dell'accordo di associazione.

2. Le parti contraenti riconoscono che è loro obiettivo comune garantire eque e pari opportunità ai vettori aerei di entrambe le parti nella prestazione dei servizi concordati. A tale fine, occorre creare un ambiente equo e concorrenziale per la fornitura dei servizi aerei. Le parti contraenti riconoscono che i vettori aerei generalmente adottano prassi genuinamente concorrenziali quando operano su base interamente commerciale e non sono sovvenzionati.

3. Quando una parte contraente ritiene essenziale concedere sovvenzioni pubbliche ad un vettore aereo che svolge la propria attività nel quadro del presente accordo al fine di realizzare un obiettivo legittimo, essa si adopera affinché tali sovvenzioni siano proporzionate all'obiettivo, trasparenti e concepite in modo da minimizzare per quanto possibile l'impatto negativo sui vettori aerei dell'altra parte contraente. La parte contraente che intende concedere tali sovvenzioni deve informarne l'altra parte contraente e assicurare che la sovvenzione concessa rispetti i criteri stabiliti dal presente accordo.

4. Se una parte contraente rileva che nel territorio dell'altra parte contraente esistono condizioni non conformi ai criteri di cui al paragrafo 3, in particolare a seguito di sovvenzioni, che potrebbero nuocere a un ambiente equo e concorrenziale per le attività dei suoi vettori aerei, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte contraente. Può inoltre chiedere che si riunisca il comitato misto, come previsto all'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo. Le consultazioni in sede di comitato misto devono tenersi entro 30 giorni dal ricevimento della domanda. Qualora il comitato misto non possa dirimere una controversia, le parti contraenti conservano la possibilità di applicare le rispettive misure antisovvenzione.

5. I provvedimenti di cui al paragrafo 4 del presente articolo devono essere adeguati, proporzionati e limitati allo stretto necessario, per quanto riguarda la loro portata e durata, ed esclusivamente diretti al vettore aereo o ai vettori aerei che beneficiano di sovvenzioni o delle condizioni di cui al presente articolo, e non pregiudicano il diritto delle parti di intervenire ai sensi dell'articolo 23 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

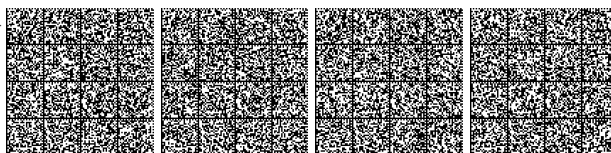
6. Ciascuna parte contraente, previa notifica all'altra parte contraente, può prendere contatto con i soggetti responsabili dell'altra parte contraente, ivi comprese le amministrazioni statali, regionali e locali, per discutere di aspetti attinenti al presente articolo.

7. Le disposizioni del presente articolo si applicano fatte salve le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative delle parti contraenti in materia di oneri di servizio pubblico nei territori delle parti contraenti.

ARTICOLO 8

Opportunità commerciali

Rappresentanti dei vettori aerei

1. I vettori aerei di ciascuna parte contraente hanno il diritto di aprire uffici sul territorio dell'altra parte contraente ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse.

2. I vettori aerei di ciascuna parte contraente hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative dell'altra parte contraente che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte contraente personale dirigente, addetto alle vendite, tecnico, operativo o altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo.

Assistenza a terra

3. a) Fatto salvo quanto previsto alla successiva lettera b), ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte contraente:

i) il diritto di provvedere da solo alle operazioni di assistenza a terra ("auto-assistenza") oppure, a sua scelta,

ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte contraente e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

b) Per le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra: assistenza bagagli, operazioni in pista, assistenza carburante, assistenza merci e posta per quanto riguarda la movimentazione fisica delle merci e della posta fra l'aerostazione e l'aereo, i diritti di cui alla lettera a), punti i) e ii), sono soggetti unicamente a vincoli fisici o operativi conformemente alle leggi e ai regolamenti applicabili nel territorio dell'altra parte contraente. Qualora tali vincoli impediscano l'assistenza a terra e non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi devono essere disponibili per tutti i vettori aerei in condizioni di parità e su base equa e non discriminatoria; i prezzi dei servizi suddetti non devono eccedere il loro costo, compresa una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti.

Vendita, spese in loco e trasferimento di fondi

4. I vettori aerei di ciascuna parte contraente possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi del trasporto aereo nel territorio dell'altra parte contraente e/o, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da essa nominati o tramite internet. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

5. Ciascun vettore aereo ha diritto di convertire e trasferire dal territorio dell'altra parte contraente al proprio territorio nazionale e, salvo che ciò contrasti con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di applicazione generale, al paese o ai paesi di sua scelta, a richiesta, i redditi locali. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite prontamente, senza restrizioni né imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile alle transazioni ed alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa.

6. I vettori aerei di ciascuna parte contraente sono autorizzati a pagare nella valuta locale, nel territorio dell'altra parte contraente, le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna parte contraente possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte contraente in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

Accordi di cooperazione

7. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, i vettori aerei di una parte contraente possono stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

a) uno o più vettori aerei delle parti contraenti; e

b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; e

c) qualsiasi vettore che presti servizio di trasporto di superficie, su terra o per via marittima,

a condizione che i) tutti i soggetti che partecipano a tali accordi dispongano dell'abilitazione all'esercizio delle rotte soggiacenti e ii) gli accordi soddisfino le condizioni in materia di sicurezza e di concorrenza normalmente applicate ad accordi di tal genere. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri venduto per mezzo di code-sharing, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso prima di salire a bordo, in merito all'identità del prestatore del servizio di trasporto che gestisce i singoli segmenti del servizio.

8. a) In relazione al trasporto passeggeri, a determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che disciplinano il trasporto aereo non potrà essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto che tali trasporti sono offerti da un vettore aereo che opera con il proprio nome. I prestatori dei servizi di trasporto di superficie hanno la facoltà di decidere se stipulare o no accordi cooperativi. Nel decidere un particolare accordo, le imprese di trasporto di superficie possono prendere in esame, fra gli altri aspetti, gli interessi dei consumatori e vincoli tecnici, economici, di spazio e di capacità.

   b) Inoltre, fatte salve le altre disposizioni del presente accordo, i vettori aerei ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti contraenti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato sul territorio della Giordania e dell'Unione europea o di paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie, hanno accesso alle formalità e alle installazioni doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi il proprio trasporto di superficie ovvero di farlo eseguire in base ad accordi stipulati con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altri vettori aerei e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempreché i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

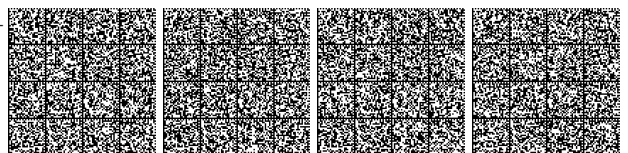
Leasing

9. a) I vettori aerei di ciascuna parte contraente sono abilitati a fornire i servizi concordati utilizzando aeromobili e equipaggi noleggiati da altri vettori aerei, compresi quelli di paesi terzi, a condizione che tutti i soggetti partecipanti a tali accordi rispettino le condizioni previste dalle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dalle parti a tali accordi.

b) Nessuna delle parti contraenti esige che i vettori aerei che noleggiano i loro aeromobili detengano diritti di traffico a norma del presente accordo.

c) Il noleggio con equipaggio (wet-leasing), da parte di un vettore aereo delle parti contraenti, di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo diverso da quelli citati all'allegato IV del presente accordo, al fine di utilizzare i diritti di cui al presente accordo, deve costituire misura eccezionale o dovuta a esigenze temporanee. Tale noleggio con equipaggio deve ottenere l'approvazione preliminare dell'autorità che ha rilasciato la licenza del vettore aereo in questione che opera in leasing e dell'autorità competente dell'altra parte nella quale si intende utilizzare l'aeromobile noleggiato.

Affiliazione commerciale (franchising) e impiego del marchio (branding)

10. Le compagnie aeree di ciascuna parte contraente hanno diritto a stipulare accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, compresi i vettori aerei, dell'altra parte contraente o di un paese terzo, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma dalle parti contraenti a siffatti accordi, in particolare quelle che richiedono la divulgazione dell'identità del vettore aereo che opera il servizio.

Assegnazione di bande orarie negli aeroporti

11. L'assegnazione di bande orarie negli aeroporti nei territori delle parti contraenti deve essere effettuata in modo indipendente, trasparente e non discriminatorio. Tutti i vettori aerei sono trattati in modo equo e paritario. Ai sensi dell'articolo 21 (Comitato misto), paragrafo 5, una parte contraente può chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'applicazione del presente paragrafo.

ARTICOLO 9

Dazi doganali e altre tasse

1. All'arrivo nel territorio di una parte contraente, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra parte contraente, le dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, sulla base della reciprocità, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e il capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono a) imposti dalle autorità nazionali o dall'Unione europea e b) non sono basati sul costo dei servizi, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Sulla base della reciprocità sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:

a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte contraente e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

b) attrezzature di terra e pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte contraente per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente utilizzato nel trasporto aereo internazionale;

c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte contraente per essere utilizzato nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

d) stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte contraente, introdotte o fornite nel territorio di una parte contraente e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati su un tratto della rotta effettuata sopra detto territorio; e

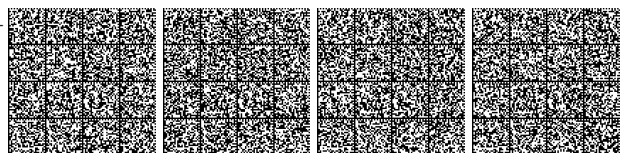
e) apparecchiature per la sicurezza e la protezione dei passeggeri, da utilizzarsi negli aeroporti o nei terminali cargo.

3. Fatte salve eventuali disposizioni di senso contrario, nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito sul suo territorio su base non discriminatoria e destinato all'uso di un aeromobile di un vettore aereo che opera tra due punti del suo territorio.

4. Le dotazioni, provviste e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo delle autorità competenti.

5. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano parimenti ai casi in cui i vettori aerei di una parte contraente abbiano negoziato con un altro vettore, al quale l'altra parte contraente abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento nel territorio dell'altra parte contraente degli beni specificati nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.

7. Le disposizioni del presente accordo non incidono sull'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), con l'eccezione dell'imposta sul valore aggiunto per le importazioni di beni. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro e la Giordania per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

ARTICOLO 10

Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture
e servizi per la navigazione aerea

1. Ciascuna parte contraente garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o enti competenti per la riscossione ai vettori aerei dell'altra parte contraente per l'utilizzo di servizi di controllo del traffico aereo e di navigazione aerea siano adeguati, ragionevoli, commisurati ai costi e non ingiustamente discriminatori. In ogni caso, ciascun tipo di onere di uso è applicato ai vettori aerei dell'altra parte contraente secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo.

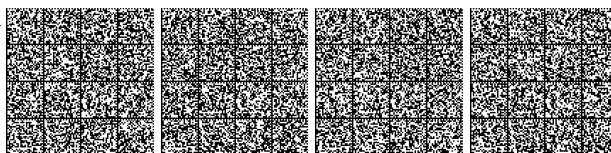
2. Ciascuna parte contraente garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o enti competenti della riscossione ai vettori aerei dell'altra parte contraente per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la sicurezza della navigazione aerea siano adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori e equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. Gli oneri di cui trattasi possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o enti per garantire le adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali e di sicurezza dell'aviazione all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di oneri sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, tali oneri sono applicati ai vettori aerei dell'altra parte contraente secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

3. Ciascuna parte contraente assicura consultazioni tra le autorità o gli enti competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e i vettori aerei o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi, che utilizzano le infrastrutture e i servizi e garantisce che le autorità o gli enti competenti per la riscossione e i vettori aerei, o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi, si scambino reciprocamente le informazioni che risultano necessarie ai fini di un riesame adeguato della congruità di tali oneri, conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Ciascuna parte contraente garantisce che le autorità competenti per la riscossione degli oneri comunichino agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire alle autorità di prendere in considerazione le osservazioni formulate dagli utenti prima che le modifiche entrino in vigore.

4. Nei procedimenti di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 22 (Risoluzione delle controversie e arbitrato) del presente accordo una parte contraente è reputata in situazione di inadempimento del presente articolo soltanto quando a) non abbia proceduto, entro tempi ragionevoli, a un riesame dell'onere di uso o prassi oggetto di reclamo da parte dell'altra parte; oppure b), in esito a tale riesame, non abbia preso tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con le disposizioni del presente articolo.

ARTICOLO 11

Fissazione dei prezzi

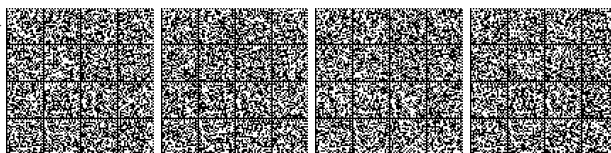
1. Le parti contraenti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera e equa concorrenza.

2. Le parti contraenti non esigono che i prezzi siano depositati o notificati.

3. Le autorità competenti possono riunirsi per discutere di questioni quali, tra l'altro, il carattere iniquo, irragionevole e discriminatorio dei prezzi.

ARTICOLO 12

Statistiche

1. Ciascuna parte contraente fornisce all'altra parte contraente le statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare l'andamento dei servizi aerei.

2. Le parti contraenti cooperano nell'ambito del comitato misto di cui all'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi aerei.

TITOLO II

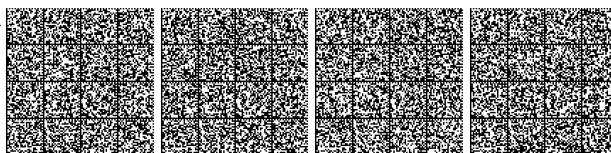
COOPERAZIONE NORMATIVA

ARTICOLO 13

Sicurezza aerea

1. Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda almeno gli standard minimi di cui all'allegato III, parte A, alle condizioni definite nei paragrafi seguenti.

2. Le parti contraenti dispongono affinché gli aeromobili registrati in una parte contraente e sospetti di inadempimento delle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della convenzione, che atterrano in aeroporti aperti al traffico aereo internazionale nel territorio dell'altra parte, siano soggetti ad ispezioni a terra da parte delle competenti autorità di tale altra parte contraente, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad esso, intese a controllare tanto la validità dei documenti relativi all'aeromobile e all'equipaggio quanto lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.

3. Ciascuna parte contraente può chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle norme di sicurezza osservate dall'altra parte contraente.

4. Le autorità competenti di una parte contraente possono adottare tutte le misure opportune e immediate qualora accertino che un aeromobile, un prodotto o un'operazione possono:

a) non soddisfare le norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata nella parte A dell'allegato III del presente accordo oppure della normativa giordana equivalente conforme al paragrafo 1 del presente articolo, secondo il caso,

b) dare adito a gravi preoccupazioni, a seguito di un'ispezione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, in merito alla non conformità dell'aeromobile o del funzionamento dell'aeromobile con le norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata nella parte A dell'allegato III del presente accordo oppure della normativa giordana equivalente conforme al paragrafo 1 del presente articolo, secondo il caso, o

c) dare adito a gravi preoccupazioni in merito all'assenza di un'effettiva manutenzione e gestione delle norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata nella parte A dell'allegato III del presente accordo oppure della normativa giordana equivalente conforme al paragrafo 1 del presente articolo, secondo il caso.

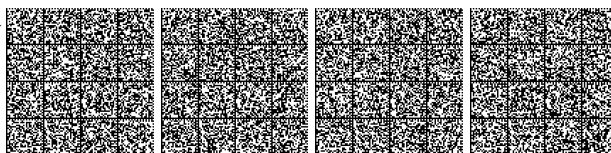
5. Nei casi in cui intervengono a norma del paragrafo 4, le competenti autorità di una parte contraente ne informano sollecitamente le autorità competenti dell'altra parte contraente, giustificando la propria iniziativa.

6. Qualora le misure adottate in applicazione del paragrafo 4 non vengano sospese anche se è venuta a mancare la base per la loro adozione, l'una o l'altra delle parti contraenti può adire il comitato misto.

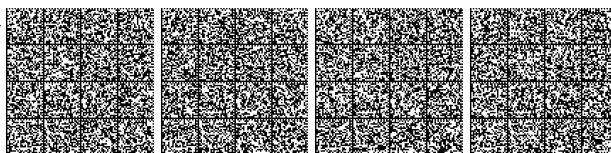
ARTICOLO 14

Protezione della navigazione aerea

1. Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda almeno gli standard minimi di cui all'allegato III, parte B, del presente accordo alle condizioni definite nei paragrafi seguenti.

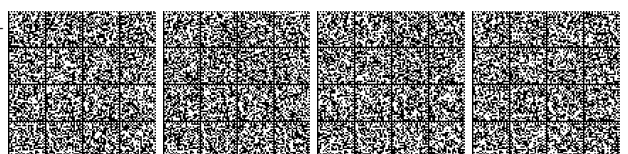
2. Essendo le garanzie di protezione degli aeromobili civili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi un presupposto indispensabile del funzionamento dei servizi aerei internazionali, le parti contraenti riaffermano il reciproco obbligo di garantire la protezione dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della Convenzione di Chicago, della Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la soppressione del sequestro illegale di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la soppressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montréal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montréal il 24 febbraio 1998 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ed in fogli ai fini del rilevamento, firmata a Montréal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le parti sono parti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono firmatarie entrambe le parti.

3. Le parti contraenti si forniscono reciprocamente, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria per prevenire atti di sequestro illecito di aeromobili civili e altri atti illeciti diretti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi, degli aeroporti e degli impianti e servizi di navigazione aerea, così come qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

4. Nelle loro reciproche relazioni le parti contraenti agiscono in conformità con le norme per la protezione del trasporto aereo e, se e in quanto da loro applicate, con le pratiche raccomandate dall'ICAO e allegate alla convenzione, se e in quanto tali misure di sicurezza sono applicabili alle parti. Entrambe le parti contraenti esigono che gli operatori degli aeromobili figuranti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno la sede di attività principale o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano in conformità con le suddette disposizioni in materia di protezione della navigazione aerea.

5. Entrambe le parti contraenti dispongono affinché, nel loro rispettivo territorio, vengano prese misure efficaci per proteggere gli aeromobili, sottoporre al vaglio di sicurezza i passeggeri e i loro effetti personali ed effettuare adeguati controlli sull'equipaggio, sulle merci trasportate (compresi i bagagli nella stiva) e sulle provviste a bordo prima e durante l'imbarco o il carico, e che tali misure vengano adattate in funzione del crescere della minaccia. Ciascuna parte contraente conviene che i suoi vettori aerei possano essere tenuti ad osservare le disposizioni in materia di protezione della navigazione aerea di cui al paragrafo 4 richieste dall'altra parte contraente, all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra parte contraente.

6. Ciascuna parte contraente prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra parte di adottare misure speciali di sicurezza per far fronte ad una minaccia specifica. Ad eccezione delle situazioni di emergenza, ciascuna parte contraente informa preventivamente l'altra parte delle eventuali misure speciali di sicurezza che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo forniti nell'ambito del presente accordo. Ciascuna parte contraente può richiedere la convocazione del comitato misto per discutere tali misure di sicurezza, come previsto all'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo.

7. In caso di sequestro o minaccia di sequestro illecito di aeromobili civili o di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi, degli aeroporti o degli impianti e servizi di navigazione aerea, le parti contraenti si prestano assistenza facilitando le comunicazioni e altre misure idonee volte a porre fine, con rapidità e senza rischi, a tale incidente o minaccia.

8. Ciascuna parte contraente adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile oggetto di un sequestro illegale o di altri atti di interferenza illecita che si trova a terra sul suo territorio sia trattenuto sullo stesso, a meno che la sua partenza sia resa necessaria dall'imperativo assoluto di proteggere vite umane. Ogniqualvolta sia praticabile tali misure sono adottate sulla base di consultazioni reciproche.

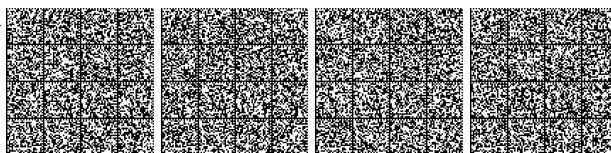
9. Se una parte contraente ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte contraente abbia disatteso le disposizioni in tema di protezione della navigazione aerea previste dal presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere di intavolare consultazioni immediate con le autorità competenti dell'altra parte contraente.

10. Fatto salvo il disposto dell'articolo 4 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, se entro quindici (15) giorni dalla data della richiesta non si perviene ad un accordo soddisfacente la parte richiedente è legittimata a ritirare, a revocare, a limitare o a imporre il rispetto di determinate condizioni per l'autorizzazione all'esercizio di uno o più vettori aerei dell'altra parte contraente.

11. In caso di minaccia immediata e straordinaria le parti contraenti hanno facoltà di prendere provvedimenti urgenti prima della scadenza del termine di quindici (15) giorni.

12. Qualsiasi misura adottata conformemente al paragrafo 10 del presente articolo è sospesa una volta che l'altra parte contraente si sia conformata a tutte le disposizioni del presente articolo.

ARTICOLO 15

Gestione del traffico aereo

1. Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda gli standard minimi di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo alle condizioni definite nei paragrafi seguenti.

2. Le parti contraenti si impegnano a collaborare al massimo grado in materia di gestione del traffico aereo, in una prospettiva volta ad estendere alla Giordania il cielo unico europeo così da potenziare le attuali norme di sicurezza e l'efficienza complessiva delle norme generali che disciplinano il traffico aereo in Europa, ottimizzare le capacità e minimizzare i ritardi. A tale fine, occorre garantire un'adeguata partecipazione della Giordania al comitato per il cielo unico. Spetta al comitato misto monitorare e agevolare la cooperazione nel settore della gestione del traffico aereo.

3. Al fine di facilitare l'applicazione della normativa sul cielo unico europeo nei rispettivi territori:

a) la Giordania adotta le misure necessarie ad adeguare le sue strutture istituzionali di gestione del traffico aereo al cielo unico europeo, particolarmente istituendo appositi organismi nazionali di controllo indipendenti almeno a livello funzionale dai prestatori di servizi di navigazione aerea; e

b) l'Unione europea associa la Giordania alle pertinenti iniziative di carattere operativo nei settori dei servizi di navigazione aerea, spazio aereo e interoperabilità cui ha dato origine il cielo unico europeo, particolarmente coinvolgendo sin dalle fasi iniziali la Giordania nel lavoro di istituzione di blocchi funzionali di spazio aereo o istituendo un adeguato coordinamento sul SESAR.

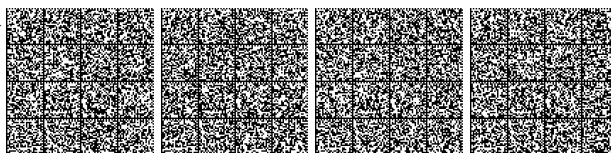
ARTICOLO 16

Ambiente

1. Le parti contraenti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica dell'aviazione internazionale.

2. Le parti contraenti riconoscono l'importanza di cooperare, nell'ambito di discussioni multilaterali, per valutare gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e l'economia e per garantire che le eventuali misure adottate per attenuare tali effetti siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.

3. Nessuna disposizione del presente accordo va interpretata come una limitazione della facoltà delle autorità competenti di una parte contraente di adottare tutte le misure, nell'ambito della propria giurisdizione sovrana, adeguate a prevenire o altrimenti affrontare il problema dell'impatto ambientale del trasporto aereo, a condizione che tali misure siano pienamente coerenti con i loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale e siano applicate senza distinzione di nazionalità.

4. Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda gli standard minimi di cui all'allegato III, parte D, del presente accordo.

ARTICOLO 17

Protezione dei consumatori

Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda gli standard minimi per il trasporto aereo di cui all'allegato III, parte E, del presente accordo.

ARTICOLO 18

Sistemi informatici di prenotazione

Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda gli standard minimi di cui all'allegato III, parte F, del presente accordo.

ARTICOLO 19

Aspetti sociali

Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda gli standard minimi per il trasporto aereo di cui all'allegato III, parte G, del presente accordo.

TITOLO III

DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

ARTICOLO 20

Interpretazione e attuazione

1. Le parti contraenti adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi del presente accordo.

2. Ciascuna parte contraente è responsabile sul proprio territorio per la corretta attuazione del presente accordo e in particolare della normativa che applica gli standard elencati nell'allegato III del presente accordo.

3. Ciascuna parte contraente fornisce all'altra parte contraente tutte le informazioni e le presta tutta l'assistenza necessaria in caso di indagini su eventuali infrazioni condotte dall'altra parte contraente nell'ambito delle proprie competenze secondo quanto previsto dal presente accordo.

4. Quando le parti contraenti intervengono in virtù dei poteri loro conferiti dal presente accordo in questioni in cui l'altra parte abbia interesse e che riguardano le autorità o imprese dell'altra parte contraente, le competenti autorità dell'altra parte devono essere pienamente informate e avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia assunta una decisione definitiva.

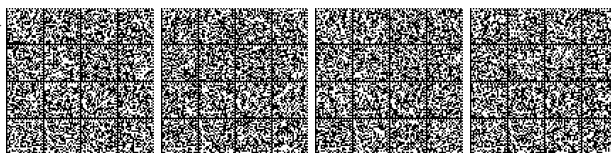
ARTICOLO 21

Il comitato misto

1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti contraenti (in prosieguo "il comitato misto"), responsabile della gestione e corretta attuazione del presente accordo. A tale scopo, esso formula raccomandazioni e prende decisioni nei casi contemplati dal presente accordo.

2. Le decisioni del comitato misto sono adottate consensualmente e sono vincolanti per le parti contraenti. Le parti contraenti danno attuazione a tali decisioni conformemente alla propria normativa.

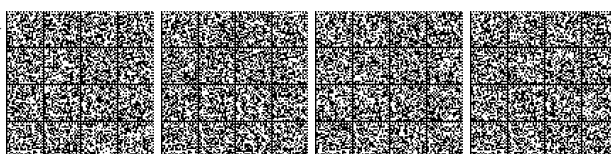
3. Il comitato misto stabilisce mediante decisione il proprio regolamento interno.

4. Il comitato misto si riunisce in funzione delle esigenze. Ciascuna parte contraente può chiedere la convocazione di una riunione.

5. Le parti contraenti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. La riunione del comitato deve avere luogo il più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricevimento della richiesta, salvo se concordato diversamente dalle parti contraenti.

6. Ai fini della corretta applicazione del presente accordo, le parti contraenti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in sede di comitato misto.

7. Se a giudizio di una delle parti contraenti una decisione del comitato misto non è stata correttamente applicata dall'altra parte contraente, la prima parte contraente può chiedere che la questione sia esaminata dal comitato misto. Se il comitato misto non può risolvere la questione entro due mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta, la parte contraente che ne ha fatto richiesta può adottare opportune misure di salvaguardia a norma dell'articolo 23 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

8. La decisione del comitato misto indica la data prevista per la sua attuazione ad opera delle parti contraenti e ogni altra informazione che possa interessare gli operatori economici.

9. Fatto salvo il disposto del paragrafo 2, se il comitato misto non adotta una decisione entro sei mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta la questione, le parti contraenti possono adottare le opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 23 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

10. Il comitato misto esamina gli aspetti riguardanti gli investimenti bilaterali di partecipazione di maggioranza o le modifiche al controllo effettivo dei vettori aerei delle parti contraenti.

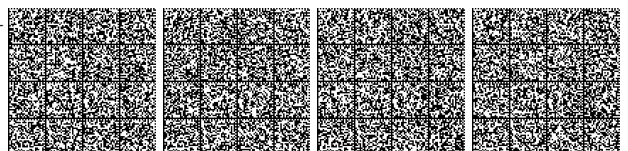
11. Il comitato misto favorisce la cooperazione mediante:

a) la promozione di scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza e della protezione della navigazione aerea, nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie), dell'ambiente concorrenziale e della protezione dei consumatori;

b) l'esame periodico degli effetti sociali del presente accordo nel corso della sua attuazione, segnatamente nel settore dell'occupazione, e la messa a punto di risposte adeguate a preoccupazioni che si rivelino legittime;

c) la valutazione di settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso; e

d) la definizione consensuale di proposte, metodologie o documenti di natura procedurale direttamente correlati al funzionamento del presente accordo.

12. Le parti contraenti condividono l'obiettivo di massimizzare i vantaggi per i consumatori, i vettori aerei, i lavoratori e le comunità estendendo il presente accordo ai paesi terzi. A tal fine il comitato misto opera al fine dell'elaborazione di una proposta riguardante le condizioni e le procedure, comprese le eventuali modifiche del presente accordo, necessarie per permettere l'adesione dei paesi terzi al presente accordo.

ARTICOLO 22

Risoluzione delle controversie e arbitrato

1. Ciascuna parte contraente può chiedere che il Consiglio di associazione istituito ai sensi dell'accordo di associazione esamini eventuali controversie relative all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo che non siano state risolte conformemente all'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo.

2. Il Consiglio di associazione istituito ai sensi dell'accordo di associazione può comporre la controversia mediante una decisione.

3. Le parti contraenti adottano le misure necessarie a dare attuazione alle decisioni di cui al paragrafo 2.

4. Qualora non sia possibile risolvere la controversia tramite il comitato misto o conformemente al disposto del paragrafo 2, su richiesta dell'una o dell'altra delle parti contraenti essa è sottoposta ad un collegio arbitrale composto di tre arbitri conformemente alla seguente procedura:

a) ciascuna parte contraente designa un arbitro entro sessanta (60) giorni dalla data in cui è stata ricevuta la notifica della richiesta di arbitrato da parte della commissione di arbitrato, inviata dall'altra parte contraente attraverso i canali diplomatici; il terzo arbitro è designato dagli altri due arbitri entro altri sessanta (60) giorni. Se entro il periodo convenuto una delle parti contraenti non ha designato un arbitro, o se non è stato designato il terzo arbitro, ciascuna parte contraente può chiedere al presidente del consiglio dell'ICAO di designare, a seconda del caso, un arbitro o arbitri;

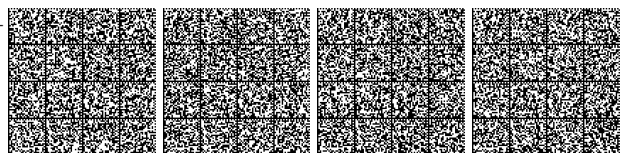
b) il terzo arbitro designato alle condizioni previste alla lettera a) deve essere cittadino di un paese terzo e funge da presidente della commissione di arbitrato;

c) la commissione di arbitrato fissa di comune accordo le proprie norme procedurali; e

d) fatta salva la decisione finale della commissione di arbitrato, le spese iniziali dell'arbitrato sono equamente suddivise fra le parti contraenti.

5. A richiesta di una delle parti contraenti e in attesa di adottare una decisione definitiva, la commissione di arbitrato può chiedere all'altra parte di attivare provvedimenti correttivi provvisori.

6. Qualsiasi decisione, provvisoria o definitiva, della commissione di arbitrato ha carattere vincolante per le parti contraenti.

7. Se una delle parti contraenti non si conforma a una decisione della commissione di arbitrato adottata ai sensi del presente articolo entro trenta (30) giorni dalla notifica della suddetta decisione, fino a quando persiste tale inosservanza l'altra parte può limitare, sospendere o revocare i diritti o privilegi da lei concessi alla parte contraente inadempiente nel quadro del presente accordo.

ARTICOLO 23

Misure di salvaguardia

1. Le parti contraenti adottano tutte le misure, di portata generale o specifica, necessarie per l'adempimento degli obblighi loro incombenti in forza del presente accordo. Esse si adoperano per la realizzazione degli obiettivi fissati nell'accordo.

2. Qualora una delle parti contraenti ritenga che l'altra parte contraente non abbia ottemperato a un obbligo previsto dall'accordo, può adottare le misure opportune. Le misure di salvaguardia sono limitate, in campo d'applicazione e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o salvaguardare l'equilibrio del presente accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che meno ostacolano il funzionamento del presente accordo.

3. Se una parte contraente considera la possibilità di adottare misure di salvaguardia, lo notifica alle altre parti contraenti attraverso il comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

4. Le parti contraenti avviano immediatamente consultazioni in seno al comitato misto al fine di trovare una soluzione comunemente accettabile.

5. Fatto salvo l'articolo 3, lettera d) (Autorizzazione), l'articolo 4, lettera d) (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni), e gli articoli 13 (Sicurezza aerea) e 14 (Protezione della navigazione aerea) del presente accordo, la parte contraente interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia per un mese dalla data della notifica di cui al paragrafo 3 del presente articolo, se la procedura di consultazione di cui al paragrafo 4 del presente articolo non si è conclusa prima di tale scadenza.

6. La parte contraente interessata notifica senza indugio le misure adottate al comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

7. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la parte contraente inadempiente ottemperi alle disposizioni del presente accordo.

ARTICOLO 24

Portata geografica dell'accordo

Le parti contraenti si impegnano a condurre un dialogo permanente volto a garantire la conformità del presente accordo con il processo di Barcellona e si prefiggono l'obiettivo ultimo di costituire uno spazio aereo euromediterraneo comune. Pertanto, deve essere valutata con il comitato misto la possibilità di concordare reciprocamente emendamenti destinati a tenere contro di analoghi accordi euromediterranei in materia di trasporto aereo, ai sensi dell'articolo 21 (Comitato misto), paragrafo 11.

ARTICOLO 25

Relazioni con altri accordi

1. Le disposizioni del presente accordo sostituiscono le disposizioni in materia contenute negli accordi bilaterali vigenti fra la Giordania e gli Stati membri. È tuttavia autorizzato l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dal presente accordo, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra vettori aerei degli Stati membri dell'Unione europea sulla base della nazionalità.

2. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo e secondo le condizioni dell'articolo 27 (Cessazione), qualora il presente accordo termini, o cessi di essere applicato a titolo provvisorio, il regime applicabile ai servizi aerei tra i territori delle parti contraenti può essere concordato prima della cessazione.

3. Se le parti contraenti diventano parti di un accordo multilaterale, o approvano una decisione adottata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente accordo, esse si consultano in sede di comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

4. Il presente accordo non osta ad una qualsiasi decisione delle due parti contraenti di dare attuazione ad eventuali future raccomandazioni formulate dall'ICAO. Le parti contraenti non citano il presente accordo, o parti di esso, per opporsi a che l'ICAO prenda in considerazione politiche alternative su qualsiasi aspetto di pertinenza del presente accordo.

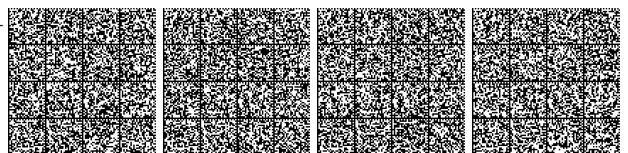
ARTICOLO 26

Modifiche

1. Se una delle parti contraenti desidera modificare le disposizioni del presente accordo, invia una notifica in tal senso al comitato misto. La modifica concordata dell'accordo entra in vigore una volta completate le rispettive procedure interne di ciascuna parte contraente.

2. Su proposta di una parte contraente e conformemente al disposto del presente articolo, il comitato misto può decidere di modificare gli allegati del presente accordo.

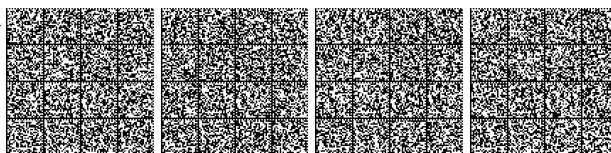
3. Fatto salvo il rispetto del principio di non discriminazione, il presente accordo non pregiudica il diritto di ciascuna parte contraente di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare unilateralmente la sua legislazione riguardante i trasporti aerei o un settore connesso citato nell'allegato III del presente accordo.

4. Non appena avviata l'elaborazione di un nuovo testo legislativo nel settore del trasporto aereo o in un settore collegato che rientra nell'allegato III e che potrebbe avere ripercussioni sul corretto funzionamento del presente accordo, ciascuna parte contraente deve informare e consultare l'altra parte contraente nel modo più esauriente possibile Su richiesta di una delle parti contraenti si svolge uno scambio di opinioni preliminare nell'ambito del comitato misto.

5. Non appena adottate nuove disposizioni legislative o una modifica della propria legislazione nel settore del trasporto aereo, o in un settore ad esso associato fra quelli menzionati nell'allegato III e che potrebbe avere ripercussioni sul corretto funzionamento del presente accordo, ciascuna parte contraente ne informa l'altra parte entro trenta giorni dall'adozione. Su richiesta di una qualsiasi delle parti contraenti il comitato misto procede, entro sessanta giorni a partire dalla data della richiesta, ad uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tali nuove disposizioni legislative o modifiche ai fini del regolare funzionamento del presente accordo.

6. A seguito della valutazione di cui al paragrafo 5 del presente articolo il comitato misto:

a) adotta una decisione di revisione dell'allegato III del presente accordo per recepire, eventualmente su base di reciprocità, la nuova legislazione o la modifica considerata;

b) adotta una decisione che abbia come effetto di considerare le nuove disposizioni o le modifiche legislative in questione conformi al presente accordo; oppure

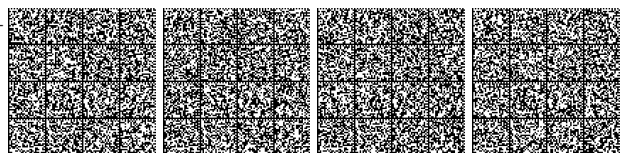
c) raccomanda eventuali altre misure, da adottarsi entro un periodo di tempo ragionevole, volte a salvaguardare il regolare funzionamento del presente accordo.

ARTICOLO 27

Scadenza

1. Il presente accordo è concluso a tempo indeterminato.

2. Ciascuna parte contraente può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra parte contraente della sua decisione di mettere fine al presente accordo. Detto preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che:

a) detto preavviso non venga ritirato di comune accordo dalle parti contraenti prima della fine di tale periodo; oppure

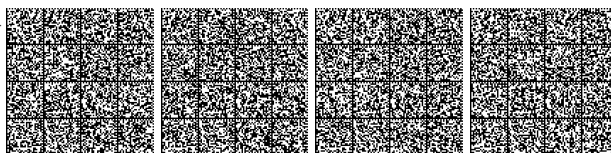
b) la parte contraente che non ha dato il preavviso per la cessazione richieda un periodo più lungo, ma non superiore a 18 mesi, per garantire che possa essere adeguatamente negoziato il regime applicabile successivamente ai servizi aerei tra i rispettivi territori.

ARTICOLO 28

Registrazione presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e il Segretariato delle Nazioni Unite

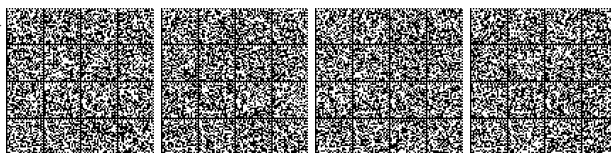
Il presente accordo e tutte le modifiche sono registrate presso l'ICAO e il segretariato delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 29

Entrata in vigore

1. Il presente accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche fra le parti contraenti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, il Regno hascemita di Giordania consegna al Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea la nota diplomatica diretta all'Unione europea e ai suoi Stati membri e il Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea consegna al Regno hascemita di Giordania la nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. La nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri contiene la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

2. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, le parti contraenti concordano di applicare il presente accordo in via provvisoria a partire dal primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche fra le parti contraenti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie all'applicazione provvisoria del presente accordo, oppure, fatte salve le procedure interne e/o la normativa nazionale, a seconda del caso, delle parti contraenti, alla data che ricorre 12 mesi dopo la data della firma del presente accordo, se antecedente.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a Bruxelles, addì quindici dicembre duemiladieci in duplice esemplare nelle lingue bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, olandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca, ungherese e araba, ciascun testo facente ugualmente fede.

ALLEGATO I

SERVIZI CONCORDATI E ROTTE SPECIFICATE

1. Il presente allegato è soggetto alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo.

2. Ciascuna parte contraente accorda ai vettori aerei dell'altra parte contraente i diritti di fornire servizi aerei sulle rotte specificate di seguito:

   a) per i vettori aerei dell'Unione europea: punti nell'Unione europea – uno o più punti intermedi nei paesi Euromed, ECAA o paesi indicati nell'allegato IV – uno o più punti in Giordania;

   b) per i vettori aerei della Giordania: punti in Giordania – uno o più punti intermedi nei paesi Euromed, ECAA o paesi indicati nell'allegato IV – uno o più punti nell'Unione europea.

3. I servizi operati conformemente al punto 2 del presente allegato devono avere come punto di partenza e di destinazione il territorio della Giordania, per i vettori giordani, e il territorio dell'Unione europea per i vettori dell'Unione europea.

4. I vettori aerei di entrambe le parti contraenti possono, su uno o su tutti i collegamenti, a loro discrezione:

   a) operare voli in una sola o nelle due direzioni;

   b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;

c) servire punti intermedi, come specificato al punto 2 del presente allegato, nonché punti nei territori delle parti contraenti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;

d) omettere scali in qualsiasi punto;

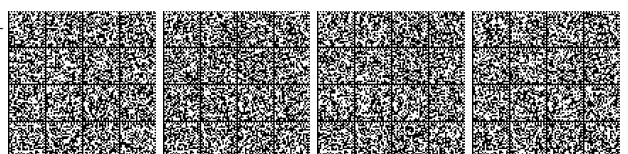
e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili ad un qualsiasi altro suo aeromobile in qualsiasi punto;

f) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti contraenti;

g) trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra parte contraente; e

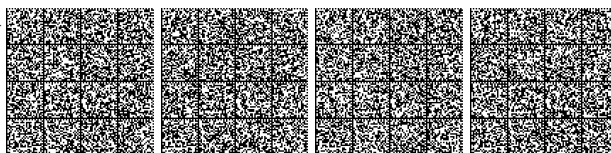
h) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine.

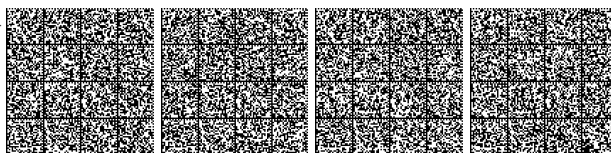
5. Ciascuna parte contraente accorda a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso offre in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti contraenti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dai vettori aerei dell'altra parte contraente, tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, ambientali o connesse alla tutela della salute.

6. I vettori aerei di ciascuna parte contraente possono servire, soprattutto ma non esclusivamente anche nell'ambito di accordi di code-sharing, qualsiasi punto ubicato in un paese terzo che non sia incluso nelle rotte specificate, purché non esercitino i diritti della quinta libertà.

ALLEGATO II

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

1. L'attuazione e l'applicazione delle disposizioni di cui al presente accordo, in particolare gli standard di cui all'allegato III, esclusa la parte B del presente allegato, sono soggette a una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea e devono essere approvate con una decisione del comitato misto. Tale valutazione viene svolta alla data nella quale la Giordania notifica al comitato misto il completamento della procedura di armonizzazione sulla base dell'allegato III del presente regolamento, oppure, se antecedente, ad un anno dall'entrata in vigore del presente accordo.

2. In deroga alle disposizioni dell'allegato I, fino al momento dell'adozione della decisione di cui al punto 1 dell'allegato II del presente accordo, i servizi concordati e le rotte di cui al presente accordo non includono il diritto, per i vettori aerei di tutte le parti contraenti, di esercitare i diritti della quinta libertà, anche per i vettori aerei della Giordania tra punti ubicati sul territorio dell'Unione europea. Tuttavia tutti i diritti di traffico già concessi in virtù di uno degli accordi bilaterali fra la Giordania e gli Stati membri dell'Unione europea possono continuare a essere esercitati a condizione che non vi sia discriminazione tra vettori dell'Unione europea in base alla nazionalità.

3. In deroga al punto 1 del presente allegato, l'attuazione e l'applicazione delle norme di sicurezza precisate nell'allegato III, parte B, sono soggette a una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea e devono essere approvate con una decisione del comitato misto. Le parti riservate della normativa in materia di sicurezza indicate nell'allegato III, parte B, sono condivise con la Giordania solo successivamente all'adozione di tale decisione.

4. I vettori aerei di entrambe le parti contraenti possono beneficiare del diritto sancito dall'articolo 8, paragrafo 3, lettera a), punto i) ("auto-assistenza"), presso il Queen Alia International Airport non oltre il 1° gennaio 2016. Fino a quella data tutti i servizi di assistenza a terra presso detto aeroporto saranno disponibili, in maniera equa e non discriminatoria, a tutti i vettori aerei; i prezzi dei servizi suddetti non devono eccedere il loro costo, compresa una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti.

ALLEGATO III

NORME APPLICABILI ALL'AVIAZIONE CIVILE

A. SICUREZZA DELL'AVIAZIONE

n. 3922/91

Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

modificato da:

- Regolamento (CE) n. 2176/96 della Commissione, del 13 novembre 1996, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio;

- Regolamento (CE) n. 1069/1999 della Commissione, del 25 maggio 1999, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento del Consiglio (CEE) n. 3922/91;

- Regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione, del 28 dicembre 2000, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento del Consiglio (CEE) n. 3922/91;

- Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli 1-10, 12-13 ad eccezione dell'articolo 4, paragrafo 1 e dell'articolo 8, paragrafo 2, frase 2, allegati I, II e III. Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, il termine "Stati membri" va letto come "Stati membri dell'Unione europea".

- Regolamento (CEE) n. 1899/2006 del Consiglio, del 12 dicembre 2006, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile;

- Regolamento (CE) n. 1900/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile;

- Regolamento (CE) n. 8/2008 della Commissione, dell'11 dicembre 2007, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili;

- Regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione, dell'20 agosto 2008, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili;

Disposizioni applicabili: articoli 1-10, 12-13 ad eccezione dell'articolo 4, paragrafo 1 e dell'articolo 8, paragrafo 2, frase 2, allegati I, II e III. Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, il termine "Stati membri" va letto come "Stati membri dell'Unione europea".

n. 216/2008

Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 68 ad eccezione dell'articolo 65, dell'articolo 69, paragrafo 1, secondo comma, dell'articolo 69, paragrafo 4, degli allegati da I a VI

n. 94/56

Direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12

n. 2003/42

Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli 1-11, allegati I e II

n. 1702/2003

Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze e per la certificazione delle imprese di produzione e di progettazione, modificato da:

– Regolamento (CE) n. 381/2005 della Commissione, del 7 marzo 2005, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003;

– Regolamento (CE) n. 706/2006 della Commissione, dell'8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto concerne il periodo durante il quale uno Stato membro può emettere approvazioni di durata limitata;

– Regolamento (CE) n. 335/2007 della Commissione, del 28 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto riguarda le regole di attuazione per la certificazione ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze

– Regolamento (CE) n. 375/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

– Regolamento (CE) n. 287/2008 della Commissione, del 28 marzo 2008, relativo alla proroga del periodo di validità di cui all'articolo 2 quater, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1702/2003

- Regolamento (CE) n. 1057/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, che modifica l'appendice II dell'allegato del regolamento (CE) n. 1702/2003 concernente il certificato di revisione dell'aeronavigabilità (modulo AESA 15a)

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4 e allegato. I periodi di transizione di cui al presente regolamento sono stabiliti dal comitato misto.

n. 2042/2003

Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni;

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e IV

Modificato da:

- Regolamento (CE) n. 707/2006 della Commissione dell'8 maggio 2006 per quanto riguarda le approvazioni di durata limitata e gli allegati I e III

- Regolamento (CE) n. 376/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

- Regolamento (CE) n. 1056/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e IV

B. SICUREZZA AEREA

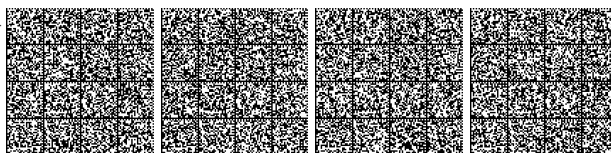
n. 300/2008

Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18, articolo 21, articolo 24, paragrafi 2 e 3 e allegato

n. 820/2008

Regolamento (CE) n. 820/2008 della Commissione, dell'8 agosto 2008, che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6, allegato, appendice 1

n. 1217/2003

Regolamento (CE) n. 1217/2003 della Commissione, del 4 luglio 2003, recante specifiche comuni per i programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli 1-11, allegati I e II

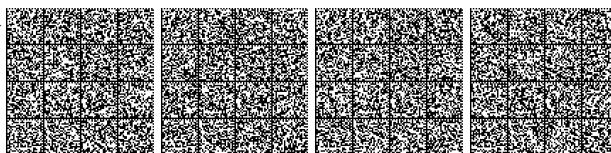
n. 1486/2003

Regolamento (CE) n. 1486/2003 della Commissione, del 22 agosto 2003, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16

n. 1138/2004

Regolamento (CE) n. 1138/2004 della Commissione, del 21 giugno 2004, che stabilisce una definizione comune delle parti critiche delle aree sterili degli aeroporti

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8

C. GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

n. 549/2004

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro").

Disposizioni applicabili: articoli 1-4, 6 e 9-14.

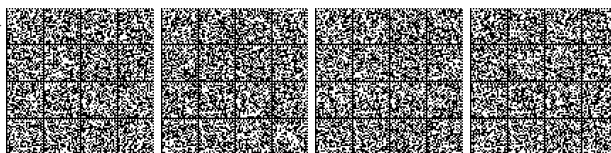
n. 550/2004

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19

n. 551/2004

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo e del cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11

n. 552/2004

Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12

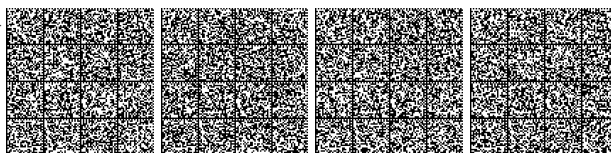
n. 2096/2005

Regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione, del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, modificato da:

- Regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione, dell'8 novembre 2007, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2096/2005.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegati da I a V

Regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 e allegati I e II

n. 2150/2005

Regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegato

n. 1794/2006

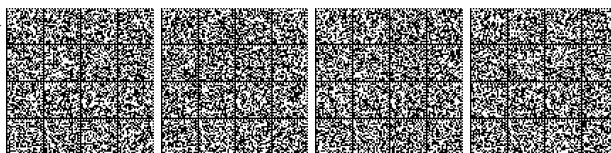
Regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione del 6 dicembre 2006 che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17, articoli 18 e 19 e allegati da I a VI

D. AMBIENTE

n. 2006/93

Direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e II

n. 2002/30

Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

Disposizioni applicabili: articoli 1-15, allegati I e II

n. 2002/49

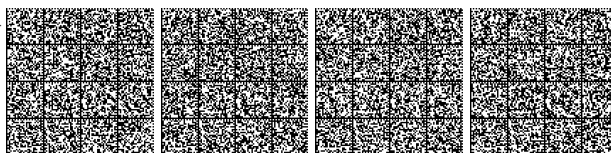
Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16 e allegati I e IV

E. TUTELA DEI CONSUMATORI

n. 90/314

Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10

n. 93/13

Direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori

Disposizioni applicabili: articoli 1-10 e allegato

n. 95/46

Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 34

n. 2027/97

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

Modificato da:

- Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8

n. 261/2004

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17

n. 1107/2006

Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17 e allegati I e II

F. SISTEMI TELEMATICI DI PRENOTAZIONE

n. 80/2009

Regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio

G. ASPETTI SOCIALI

n. 1989/391

Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro

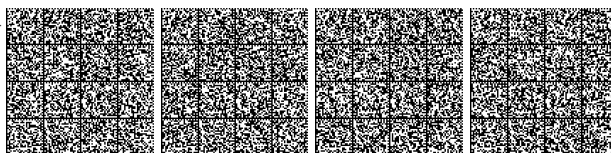
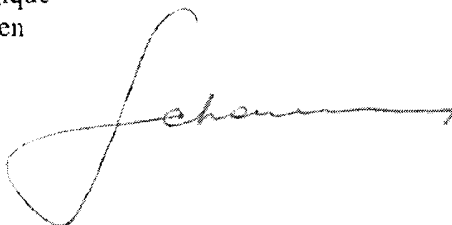
Disposizioni applicabili: articoli 1-16 e 18-19

n. 2003/88

Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19, articoli da 21 a 24 e articoli da 26 a 29

n. 2000/79

Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)

ALLEGATO IV

Elenco degli altri Stati di cui agli articoli 3 e 4 e all'Allegato I

1. Repubblica d'Islanda (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);

2. Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);

3. Regno di Norvegia (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);

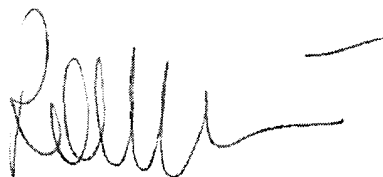
4. Confederazione elvetica (ai sensi dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione elvetica).

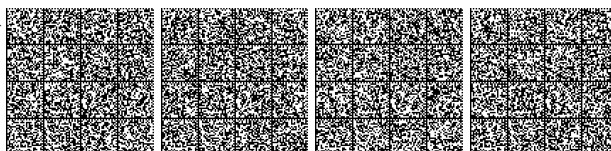
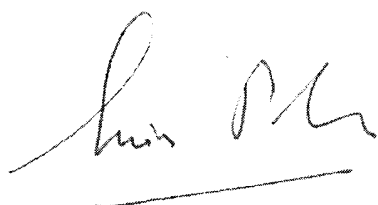
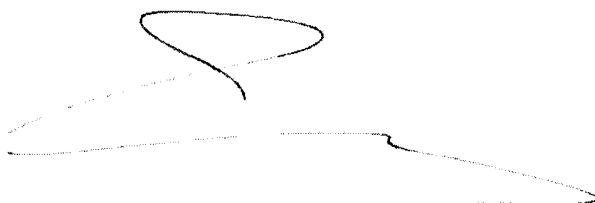
Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien

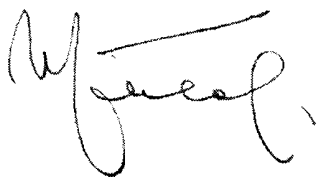
Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България

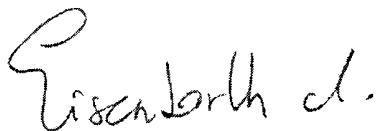
Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

EU/JO/X 3

Eesti Vabariigi nimel

Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία

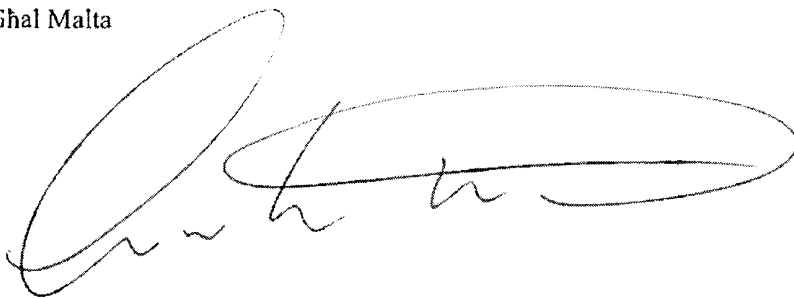
Por el Reino de España

Pour la République française

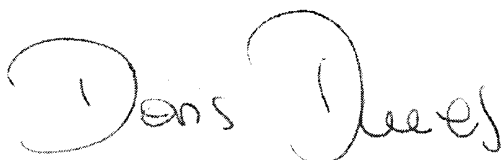
EU/JO/X 5

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

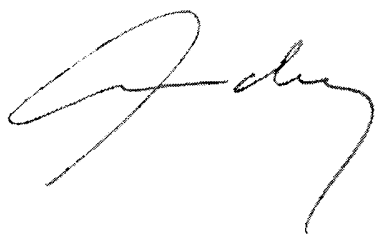
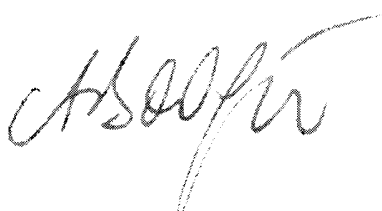
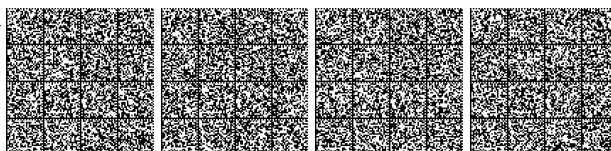
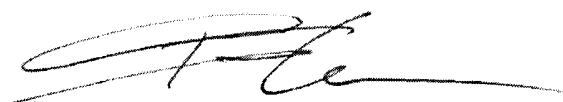
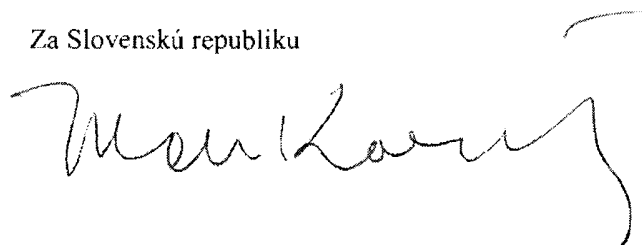
Latvijas Republikas vārdā –

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

EU/JO/X 7

A Magyar Köztársaság részéről

Għal Malta

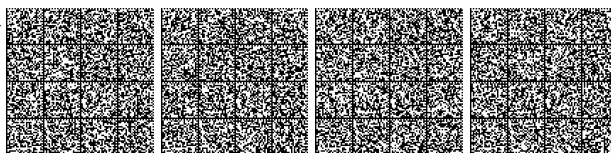
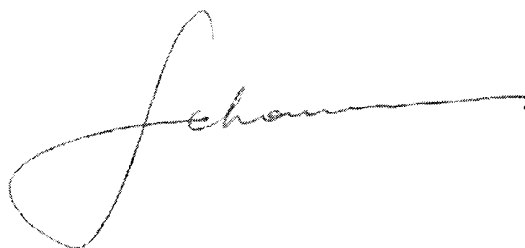
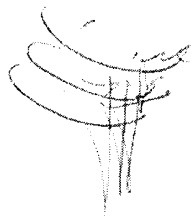
Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

EU/JO/X 9

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

EU/JO/X 11

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

عن المملكة الأردنية الهاشمية

EU/JO/X 13

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu
Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis
Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles
Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata
It-test preċedenti huwa kopja ċċertifikata vera ta' l-oriġinal ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel
De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel
Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju
Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel

Брюксел,
Bruselas,
Brusel,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Brüssel,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addì
Briselē,
Briuselis,
Brüsszel,
Brussel, il
Brussel,
Bruksela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Bryssel,
Bryssel den

17-01- 2011

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General of the Council of the European Union
Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

K. GRETSCHMANN
Directeur Général

D'ORDINE DEL MINISTRO

Il Capo dell'Ufficio Legislativo
Cons. Francesca Quadri

LAVORI PREPARATORI

Camera dei deputati (atto n. 4454):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (Frattini) il 23 giugno 2011.

Assegnato alla III Commissione (affari esteri e comunitari), in sede referente, il 15 luglio 2011 con pareri delle Commissioni I, V, VI, IX, X, e XIV.

Esaminato dalla III Commissione (affari esteri e comunitari), in sede referente, il 27 luglio 2011, il 15 settembre 2011, ed il 13 ottobre 2011.

Esaminato in Aula il 17 ottobre 2011 ed approvato il 20 ottobre 2011.

Senato della Repubblica (atto n. 2988):

Assegnato alla 3ª Commissione (affari esteri, emigrazione), in sede referente. il 2 novembre 2011 con pareri delle Commissioni 1ª, 5ª, 6ª, 8ª, 10ª e 14ª.

Esaminato dalla 3ª Commissione (affari esteri e comunitari), in sede referente, il 6 dicembre 2011 e 10 gennaio 2012.

Esaminato in Aula ed approvato il 10 gennaio 2012.

12G0022

Alfonso Andriani, *redattore*
Delia Chiara, *vice redattore*

(WI-GU-2012-SOL-005) Roma, 2012 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° GENNAIO 2012

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	€ **438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	€ **239,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	€ **68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE:		
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	€ **168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	€ **65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	€ **167,00**
	*(di cui spese di spedizione € 25,01)**	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	*(di cui spese di spedizione € 383,93)**	- annuale	€ **819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	€ **431,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
serie generale	€	1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€	1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€	6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI ED APPALTI

*(di cui spese di spedizione € 128,06)**	- annuale	€ **300,00**
*(di cui spese di spedizione € 73,81)**	- semestrale	€ **165,00**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 39,73)**	- annuale	€ **86,00**
*(di cui spese di spedizione € 20,77)**	- semestrale	€ **55,00**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,00 (€ 0,83+ IVA)

Sulle pubblicazioni della 5° Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 21%.

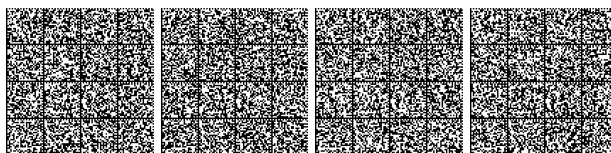
RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo € **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5% € **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione) € 18,00
I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potrannno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.

AVVISO AGLI ABBONATI

Si avvisano i Signori abbonati che sono state apportate alcune variazioni alle condizioni di abbonamento nello specifico per quanto riguarda la decorrenza e la tipologia degli abbonamenti offerti.

Gli abbonamenti decorreranno a partire dalla registrazione del versamento del canone, per terminare l'anno o il semestre successivo (in caso di abbonamenti semestrali).

I seguenti tipi di abbonamento, inoltre, non saranno più disponibili:

• Abbonamento A1 che comprende la Serie Generale e i supplementi ordinari recanti provvedimenti normativi;

• Abbonamento F1 che comprende la Serie Generale, i supplementi ordinari recanti provvedimenti normativi e le 4 Serie Speciali.

L'INDICE REPERTORIO ANNUALE non è più incluso in alcuna tipologia di abbonamento e verrà posto in vendita separatamente. Gli abbonati alla Gazzetta Ufficiale cartacea avranno diritto ad uno sconto sul prezzo di copertina.

Le offerte di rinnovo sono state inviate agli abbonati, complete di bollettini postali prestampati per il pagamento dell'abbonamento stesso. Si pregano i Signori abbonati di utilizzare questi bollettini o seguire le istruzioni per i pagamenti effettuati a mezzo bonifico bancario.

Si rammenta che la campagna di abbonamento avrà termine il 19 febbraio 2012.

SI RENDE NOTO, INOLTRE, CHE CON LA NUOVA DECORRENZA NON SARANNO PIÙ FORNITI FASCICOLI ARRETRATI IN CASO DI ABBONAMENTI SOTTOSCRITTI NEL CORSO DELL'ANNO. TALI FASCICOLI POTRANNO ESSERE ACQUISTATI CON APPOSITA RICHIESTA.

Si pregano, inoltre, gli abbonati che non intendano effettuare il rinnovo, di darne comunicazione via fax al Settore Gestione Gazzetta Ufficiale (nr. 06-8508-2520) ovvero al proprio intermediario.

€ 17,00